



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 192 (XXXVI) — Nr. 758 bis

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Vineri, 2 august 2024

SUMAR

Pagina

Anexa la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 2.386/2024 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere, precum și eliberarea atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate și pentru vehiculele lente — RNTR 7.... 3–116

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN

pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere, precum și eliberarea atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate și pentru vehiculele lente — RNTR 7*)

Având în vedere Referatul Direcției transport rutier nr. 4.613 din 7.02.2024 prin care se supune spre aprobare Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere — RNTR 7,

în temeiul prevederilor art. 17 alin. (4) din Ordonanța Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea, eliberarea cărții de identitate a vehiculului și certificarea autenticității vehiculelor rutiere în vederea introducerii pe piață, punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau înregistrării în România, precum și supravegherea pieței pentru acestea, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 230/2003, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Reglementările privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere, precum și eliberarea atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate și pentru vehiculele lente — RNTR 7, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

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

Art. 3. — La data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere — RNTR 7, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.160 din 21 decembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 4. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.



Prezentul ordin a fost aprobat cu respectarea procedurii de notificare prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 1.016/2004 privind măsurile pentru organizarea și realizarea schimbului de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice, precum și al regulilor referitoare la serviciile societății informaționale între România și statele membre ale Uniunii Europene, precum și Comisia Europeană, cu modificările și completările ulterioare.

p. Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Ionuț-Cristian Săvoiu,
secretar de stat

București, 22 iulie 2024.
Nr. 2.386.

*) Ordinul nr. 2.386/2024 a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 758 din 2 august 2024 și este reprodus și în acest număr bis.

ANEXĂ

Reglementări privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere, precum și eliberarea atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate și pentru vehiculele lente – RNTR 7

CAPITOLUL I – Dispoziții generale

Secțiunea 1 – Obiect și domeniu de aplicare

1. Prezentele reglementări stabilesc:

- a) procedura de acordare a omologării naționale individuale a vehiculelor rutiere;
- b) procedura de eliberare a cărții de identitate a vehiculelor rutiere;
- c) procedura de certificare a autenticității vehiculelor rutiere;
- d) procedura de eliberare a atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate și pentru vehiculele lente;
- e) condițiile tehnice aplicabile în vederea acordării omologării naționale individuale a vehiculelor rutiere;
- f) condițiile tehnice aplicabile în vederea eliberării atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate;
- g) condițiile tehnice aplicabile în vederea eliberării atestatului tehnic pentru vehiculele lente.

2. Prezentele reglementări se aplică la omologarea individuală a următoarelor categorii de vehicule rutiere:

- 2.1. autovehicule și remorcile acestora, din categoria de omologare M, N sau O;
- 2.2. vehicule agricole sau forestiere, din categoria de omologare T, C, R sau S;
- 2.3. vehicule cu două sau trei roți și cvadricicluri, din categoria de omologare L;
- 2.4. remorci lente pentru transport persoane din categoria de folosință RLP.

3. Categoriile menționate la pct. 2 sunt cele definite prin legislația națională sau legislația CEE/CE/UE relevantă în vigoare la data fabricației vehiculului rutier sau la data modificării constructive, dacă prin aceasta se modifică categoria de omologare a vehiculului rutier.

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

- a) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal în șantiere, cariere, porturi sau aeroporturi;
- b) vehicule concepute și fabricate sau modificate pentru a fi utilizate exclusiv de către serviciile de protecție civilă, serviciile de luptă împotriva incendiilor și forțele de menținere a ordinii publice;
- c) mașini autopropulsate;
- d) prototipuri de vehicule rutiere folosite în circulația rutieră pe răspunderea unui producător, pentru a efectua un program de încercări specific, cu condiția să fi fost special concepute și fabricate în acest scop;
- e) autovehicule destinate exclusiv competițiilor sportive.

5. Omologarea individuală a vehiculelor rutiere prevăzute la pct. 4 lit. a) - c) se aplică dacă acestea pot fi încadrate în categoriile prevăzute la pct. 2 și cu aplicarea aceluiași condiții tehnice.

6. Dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile la omologarea UE individuală a vehiculelor rutiere noi menționate la subpct. 2.1 sunt cele prevăzute în:

- a) Regulamentul (UE) 2018/858;
- b) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683.

Secțiunea 2 – Definiții și abrevieri

1. În sensul prezentelor reglementări se aplică, după caz:

a) termenii definiți în Ordonanța Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere în vederea comercializării, înmatriculării sau înregistrării acestora în România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 230/2003, cu modificările și completările ulterioare;

b) termenii definiți prin legislația națională, legislația CEE/CE/UE ori legislația CEE-ONU relevantă în vigoare la data fabricației vehiculului rutier sau la data modificării constructive, dacă prin aceasta se modifică categoria vehiculului rutier;

c) termenii de mai jos, care au următorul înțeles:

- i) *ansamblu de vehicule* - ansamblu format dintr-un autovehicul tractor și una sau mai multe remorci

sau format dintr-un autovehicul tractor și o semiremorcă;

ii) *document de proveniență* - certificatul de înmatriculare al vehiculului și documentul de achiziție al vehiculului de către persoana care a efectuat achiziția intracomunitară;

iii) *elemente de identificare* - informații cu privire la identitatea unui vehicul care se regăsesc pe acesta (număr de identificare, serie de motor, plăcuță producător, etichete și/sau marcaje)

iv) *identificarea vehiculului* - activitate prin care Registrul Auto Român RA evaluează starea elementelor de identificare ale unui vehicul rutier și stabilește caracteristicile sale constructive;

v) *omologare națională individuală a unui vehicul rutier utilizat* - procedura prin care Registrul Auto Român RA certifică faptul că un anumit vehicul rutier utilizat respectă dispozițiile administrative și condițiile tehnice relevante stabilite prin prezentele reglementări;

vi) *serviciu tehnic notificat* - serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană de un stat membru al Uniunii Europene sau un serviciu tehnic notificat la Secretariatul General al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite de o Parte Contractantă la Acordul privind adoptarea de Regulamente tehnice armonizate ONU aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și pieselor ce pot fi montate și/sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile de recunoaștere reciprocă a omologărilor eliberate pe baza acestor Regulamente ONU, după caz;

vii) *solicitant* - persoana care prezintă vehiculul rutier, vehiculul lent sau mașina autopropulsată în vederea efectuării unei prestații;

viii) *stat de proveniență* - statul unde a fost fabricat sau înmatriculat vehiculul rutier, vehiculul lent sau mașina autopropulsată înainte de punerea la dispoziție pe piață în România;

ix) *vehiculul istoric (vehicul de interes istoric)* - vehiculul care îndeplinește simultan următoarele condiții:

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

2. În cuprinsul prezentelor reglementări se utilizează următoarele abrevieri:

- a) ABS - sistem de prevenire a blocării roților la frânare;
- b) CE - Comunitatea Europeană;
- c) CEE - Comunitatea Economică Europeană;
- d) CIV - cartea de identitate a vehiculului;
- e) CoC - certificat de conformitate;
- f) 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;
- g) 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;
- h) ETC - ciclul tranzitoriu de încercare precizat prin Directiva 88/77/CEE modificată de Directiva 1999/96/CE;
- i) GNC - gaz natural comprimat;
- j) GNL - gaz natural lichefiat;
- k) GPL - gaz petrolier lichefiat;
- l) ITP - inspecție tehnică periodică;
- m) mac - motor cu aprindere prin comprimare;
- n) mas - motor cu aprindere prin scânteie;
- o) MTI - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;
- p) OEM - producător de produse auto de origine;
- q) ONU - Organizația Națiunilor Unite;

- r) RAR - Registrul Auto Român RA;
- s) RNTR 1 - Reglementări privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România;
- t) 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;
- u) SM – stat membru al (state membre ale) Uniunii Europene;
- v) UE - Uniunea Europeană;
- x) VIN – numărul de identificare al vehiculului;
- y) WHSC - ciclul de încercare în regim stabilizat armonizat la nivel mondial, precizat în Regulamentul (CE) nr. 595/2009;
- z) WHTC - ciclul de încercare în regim tranzitoriu armonizat la nivel mondial, precizat în Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

3. În sensul prezentelor reglementări, prin termenul *pneuri* se înțelege termenul *anvelope* din ordinul ministrului transporturilor, al ministrului afacerilor interne și al ministrului finanțelor publice nr. 26/36/542/2016 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind cartea de identitate a vehiculului, cu modificările și completările ulterioare.

4. În anexa nr. 1 la reglementări este prevăzută lista actelor normative și a standardelor la care se face referire în prezentele reglementări.

CAPITOLUL II

Omologarea națională individuală

Secțiunea 1 – Prevederi generale

1. Prin omologare națională individuală, denumită în continuare *omologare*, RAR certifică faptul că un anumit vehicul rutier, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante stabilite prin prezentele reglementări.

2. În cazul unui vehicul care este conform cu condițiile tehnice de omologare prevăzute de prezentele reglementări, RAR eliberează pentru acesta un certificat de omologare națională individuală.

2.1. Pentru certificatul de omologare națională individuală este utilizat, „mutatis mutandis”, modelul E prevăzut în anexa III la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683.

3. Categoriile de folosință ale vehiculelor rutiere sunt cele definite în RNTR 2 în vigoare la data fabricației vehiculului rutier sau la data modificării constructive dacă prin aceasta se modifică categoria de folosință a vehiculului rutier.

4. Criteriile pentru clasificarea vehiculelor rutiere pe categorii de omologare sunt cele definite prin legislația națională sau legislația CEE/CE/UE relevantă în vigoare la data fabricației vehiculului rutier sau la data modificării constructive dacă prin aceasta se modifică categoria vehiculului rutier.

5. Viteza maximă a vehiculelor rutiere, puterea și capacitatea cilindrică a motorului care se înscriu în CIV sunt cele indicate de producător.

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

5.2. Capacitatea cilindrică a motorului este cea definită prin Directiva 70/220/CEE, Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau prin Regulamentul (UE) 2017/1151 ori cea prevăzută în documentele tehnice prezentate de solicitantul omologării/eliberării CIV.

5.3. În cazul constatării unor neconcordanțe majore între caracteristicile tehnice ale vehiculului rutier și datele indicate de producător și/sau datele din documentele tehnice prezentate de solicitantul omologării/eliberării CIV, RAR poate proceda la verificarea și, după caz, modificarea acestor date pe bază de documente, rapoarte de încercare sau testare.

6. În cazul vehiculelor noi care dețin omologare UE de tip, anul de fabricație care se înscrie în CIV este cel înscris de producător în câmpul corespunzător din CoC (data fabricației); în cazul în care acesta nu este înscris de producător în CoC, anul de fabricație al vehiculului este anul emiterii CoC.

6.1. Pentru vehiculele fabricate în mai multe etape, în situația în care anul de fabricație al vehiculului de bază înscris în CoC diferă de anul de fabricație al vehiculului final, înscris de asemenea în CoC emis după

etapa finală de fabricație, în CIV se va înscrie anul de fabricație existent în CoC emis după etapa finală de fabricație.

6.2. În cazul vehiculelor noi care nu dețin omologare UE de tip și în cazul vehiculelor utilizate, anul de fabricație care se înscrie în CIV este anul calendaristic în timpul căruia a fost finalizată fabricația vehiculului.

6.3. Pentru vehiculele noi care au fost fabricate în mai multe etape și care nu dețin omologare UE de tip pentru etapa finală, se înscrie în CIV anul de fabricație precizat în Declarația de conformitate a producătorului final.

7. Caracteristicile și performanțele care nu sunt reglementate prin reglementări naționale, acte normative CEE/CE/UE sau Regulamente ONU nu se verifică de RAR și se înscriu în documentele eliberate de RAR, inclusiv în CIV, în conformitate cu datele declarate de solicitantul omologării/eliberării CIV pe propria răspundere a acestuia. Orice consecințe de natură juridică, administrativă și/sau economică ce decurg din respectiva declarație vor fi suportate de solicitantul omologării/eliberării CIV.

8. RAR poate acorda excepții de la unele prevederi ale prezentelor reglementări, aplicabile la omologare/eliberarea CIV, atunci când anumite cerințe impuse nu pot fi îndeplinite, în următoarele situații:

a) în cazul vehiculelor care fac obiectul unor achiziții publice, atunci când din considerente procedurale achiziția nu a fost finalizată până la intrarea în vigoare a unor noi cerințe de omologare care nu mai pot fi respectate de vehiculele respective. Solicitantul omologării trebuie să pună la dispoziție documente din care să rezulte faptul că la data atribuirii achiziției, vehiculul îndeplinea integral cerințele de omologare aplicabile la acel moment;

b) în cazul vehiculelor comercializate prin intermediul Agenției Naționale de Administrare Fiscală ori repartizate cu titlu gratuit de statul român, care au fost ultima dată înmatriculate într-un stat din afara UE, atunci când vehiculele nu respectă norma de poluare aplicabilă vehiculelor utilizate provenite din state terțe;

c) în cazul vehiculelor utilizate care aparțin persoanelor repatriate, atunci când vehiculele nu respectă norma de poluare aplicabilă vehiculelor utilizate provenite din state terțe, numai dacă vehiculele erau deținute de către acestea înainte de repatriere;

d) în cazul vehiculelor noi achiziționate din România și încă neînmatriculate/neînregistrate, dacă la data comercializării acestora îndeplineau cerințele aplicabile la acel moment;

e) în cazul vehiculelor care prezintă elemente constructive destinate unei utilizări specifice/speciale, atunci când respectarea condițiilor tehnice este incompatibilă cu utilizarea respectivă.

9. Pentru vehiculele complete, completate, carosate sau modificate pentru a fi utilizate de forțele de menținere a ordinii publice (forțele de securitate a statului, de poliție, de jandarmerie sau poliția de frontieră), serviciile de protecție civilă, serviciile de luptă împotriva incendiilor (pompieri) și alte servicii de urgență (servicii de ambulanță și medicină, pentru acordarea ajutorului de urgență sau servicii de descarcerare), RAR poate acorda derogări de la condițiile tehnice prevăzute la omologare/eliberare CIV, pentru elementele constructive aferente utilizării specifice/speciale, atunci când respectarea condițiilor tehnice este incompatibilă cu utilizarea respectivă.

9.1. În vederea omologării, solicitantul omologării trebuie să pună la dispoziția RAR un document emis de către autoritatea competentă prin care să fie precizate elementele constructive aferente utilizării specifice/speciale, care justifică acordarea unor derogări de la condițiile tehnice prevăzute la omologare/eliberare CIV.

9.2. Vehiculele utilizate de către entitățile prevăzute la pct. 9 vor putea fi utilizate în alt scop numai după reomologarea de către RAR. La reomologare se vor aplica condițiile tehnice care erau în vigoare la data fabricației vehiculului respectiv.

10. În certificatul de omologare individuală se vor menționa derogările acordate în conformitate cu pct. 8 și 9. De asemenea, în CIV se vor menționa sintetic derogările acordate.

11. Vehiculele cu destinație specială din categoriile M, N și O trebuie să corespundă tipurilor și criteriilor de încadrare prevăzute la pct. 5 Partea A a anexei I la Regulamentul (UE) 2018/858.

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

destinație specială, întrucât rolul lui este numai pentru transportul respectivului echipament.

11.2. La omologarea acestor vehicule se au în vedere, pe lângă verificările efectuate conform prezentelor reglementări, cerințele privind încadrarea în categoria de omologare, precum și prescripțiile specifice pentru adaptările și/sau pentru montajul echipamentelor speciale cuprinse în documentația de omologare CE/UE de tip a vehiculului de bază sau în manualul de carosare al acestuia. De asemenea, vor fi luate în considerare și precizările/derogările privind omologarea vehiculelor cu destinație specială prevăzute în Partea III a anexei II a Regulamentului (UE) 2018/858.

12. La aplicarea actelor normative CEE/CE/UE sau a Regulamentelor ONU prevăzute în prezentele reglementări, se are în vedere nivelul aplicabil în conformitate cu legislația CEE/CE/UE în vigoare la data fabricației.

13. În cazul în care la aplicarea prezentelor reglementări se are în vedere anul de fabricație al unui vehicul, la omologare se vor aplica prevederile în vigoare la data de 1 ianuarie a anului de fabricație.

Secțiunea 2 – Procedura de omologare

1. Omologarea se acordă pentru:

1.1. vehiculele rutiere noi care nu dețin omologare națională de tip acordată de RAR, omologare UE de tip sau omologare UE individuală, în vigoare, sau cele care dețin o astfel de omologare și care au fost modificate înainte de înmatriculare, înregistrare sau punere la dispoziție pe piață în România;

1.2. vehiculele rutiere utilizate, care nu au mai fost înmatriculate în România, cu excepția celor care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

a) au fost omologate CEE/CE/UE de tip sau UE individual;

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

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

1.3. vehiculele rutiere care au suferit modificări ale caracteristicilor tehnice menționate în CIV;

1.4. vehiculele rutiere cărora li s-a înlocuit principalul element de rezistență (caroserie, șasiu sau cadru).

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

2.1. identificarea vehiculului rutier;

2.2. analiza documentației de omologare;

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

2.4. efectuarea verificărilor privind starea tehnică prevăzute în planurile de operațiuni din RNTR 1;

2.5. acordarea numărului național de registru;

2.6. eliberarea, la cererea solicitantului omologării, a unui certificat de omologare individuală;

2.7. eliberarea CIV.

3. Omologarea se acordă dacă rezultatele verificărilor și încercărilor precizate la pct. 2 demonstrează îndeplinirea condițiilor tehnice prevăzute în prezentele reglementări.

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

5. Evaluarea îndeplinirii condițiilor tehnice prevăzute în prezentele reglementări se realizează fie prin verificarea certificatelor de omologare/rapoartelor de încercare emise pe baza actelor normative CEE/CE/UE sau Regulamentelor ONU, fie prin evaluarea îndeplinirii cerințelor prevăzute în anexele 2 – 7, 9 și 10, după caz.

6. La omologarea vehiculelor rutiere fabricate în mai multe etape se verifică respectarea cerințelor cuprinse în documentația pusă la dispoziție de către producătorul vehiculului de bază (manual de carosare sau declarație a producătorului).

7. Omologarea nu implică efectuarea de încercări distructive pentru demonstrarea îndeplinirii condițiilor tehnice; RAR acceptă orice informații relevante furnizate de solicitant în acest scop (documentație tehnică a producătorului sau documente oficiale ale unei autorități de omologare ori ale unui serviciu tehnic notificat).

8. Un raport de încercare eliberat de un serviciu tehnic notificat pentru o componentă, o unitate tehnică separată sau un sistem aparținând unui anumit vehicul poate fi utilizat în scopul omologării unui alt vehicul.

În acest caz, se asigură inspectarea corespunzătoare a caracteristicilor tehnice ale vehiculului, comparându-le cu cele din raportul de încercare și se urmărește verificarea faptului că vehiculul pentru care se solicită omologarea individuală prezintă aceleași caracteristici referitoare la instalarea componentei, unității tehnice separate sau a sistemului cu cele ale vehiculului descris în raport.

9. În locul condițiilor tehnice prevăzute în prezentele reglementări, RAR acceptă orice omologare CEE/CE/UE de tip pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate acordată în conformitate cu prevederile actelor normative CEE/CE/UE aplicabile.

10. În cazul vehiculelor rutiere prevăzute la subpct. 1.1, care dețin omologare națională de tip sau omologare națională individuală acordată de un alt SM, omologarea poate include, în locul activităților menționate la subpct. 2.3, verificarea echivalenței dintre condițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat național de un alt SM și condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi prevăzute de prezentele reglementări.

10.1. În acest scop, RAR poate cere solicitantului omologării o declarație privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat național de un alt SM, eliberată de autoritatea competentă a SM care a acordat omologarea națională; de asemenea, RAR va putea solicita autorității competente a SM care a acordat omologarea națională, orice informații suplimentare detaliate referitoare la prevederile tehnice îndeplinite de vehiculul în cauză.

10.2. Dacă omologarea națională acordată de un alt SM este bazată pe cerințe tehnice care sunt integral echivalente cu cerințele tehnice prevăzute de prezentele reglementări, este acceptată omologarea respectivă fără efectuarea de verificări și încercări suplimentare.

10.3. Dacă omologarea națională acordată de un alt SM este bazată pe cerințe tehnice care nu sunt integral echivalente cu cerințele tehnice prevăzute de prezentele reglementări, RAR efectuează verificări și încercări suplimentare numai pentru acele cerințe tehnice prevăzute de prezentele reglementări care nu sunt respectate.

10.4. În cazul în care nu sunt disponibile informațiile menționate anterior privind condițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat național, se efectuează integral activitățile prevăzute la subpct. 2.3.

10.5. Dacă pentru vehiculele rutiere prevăzute la subpct. 1.1 se constată modificări constructive în raport cu omologarea națională acordată de un alt SM, aceste modificări se evaluează în raport cu condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi prevăzute de legislația de omologare în vigoare în România la data solicitării omologării.

11. În cazul vehiculelor rutiere prevăzute la subpct. 1.2 și care nu îndeplinesc cerința de la lit. a), omologarea poate include, în locul activităților prevăzute la subpct. 2.3, verificarea echivalenței dintre condițiile tehnice pe baza cărora vehiculul rutier a fost omologat național de un alt SM și condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi prevăzute de legislația de omologare în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului rutier (sau anul de fabricație al vehiculului rutier, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută); sunt aplicabile prevederile subpct. 10.2 – 10.4.

12. În cazul vehiculelor rutiere prevăzute la subpct. 1.2 și care nu îndeplinesc cerința de la lit. b) nu se efectuează activitățile prevăzute la subpct. 2.2, 2.3 și 2.6.

13. În cazul vehiculelor rutiere prevăzute la subpct. 1.2 și care nu îndeplinesc cerința de la lit. c):

13.1. dacă modificările constructive în raport cu omologarea CEE/CE/UE sunt menționate în certificatul de înmatriculare, acestea se evaluează în raport cu condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi prevăzute de legislația referitoare la omologarea individuală în vigoare în România la data efectuării modificării constructive dovedită prin documente emise de autoritățile competente ale SM în care a fost efectuată modificarea constructivă;

13.2. dacă modificările constructive în raport cu omologarea CEE/CE/UE nu sunt menționate în certificatul de înmatriculare, acestea se evaluează în raport cu condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi prevăzute de legislația referitoare la omologarea individuală în vigoare în România la data prezentării pentru omologare, cu excepția cerințelor privind emisiile poluante, condiția aplicabilă fiind aceea de a se menține cel puțin aceeași normă de poluare a autovehiculului înainte de modificare.

14. În cazul vehiculelor rutiere prevăzute la subpct. 1.2 și care nu îndeplinesc cerințele de la lit. a) și c):

14.1. omologarea poate include, în locul activităților prevăzute la subpct. 2.3, verificarea echivalenței dintre condițiile tehnice pe baza cărora vehiculul rutier a fost omologat național de un alt SM și condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi prevăzute de legislația de omologare în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului rutier (sau anul de fabricație al vehiculului rutier, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută); sunt aplicabile prevederile subpct. 10.2 – 10.4;

14.2. dacă modificările constructive în raport cu omologarea națională acordată de un alt SM sunt menționate în certificatul de înmatriculare, acestea se evaluează în raport cu condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi prevăzute de legislația referitoare la omologarea individuală în vigoare în România la data efectuării modificării constructive dovedită prin documente emise de autoritățile competente ale statelor în care a fost efectuată modificarea constructivă;

14.3. dacă modificările constructive în raport cu omologarea națională acordată de un alt SM nu sunt menționate în certificatul de înmatriculare, acestea se evaluează în raport cu condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi prevăzute de legislația referitoare la omologarea individuală în vigoare în România la data prezentării pentru omologare, cu excepția cerințelor privind emisiile poluante, condiția aplicabilă fiind aceea de a se menține cel puțin aceeași normă de poluare a autovehiculului înainte de modificare.

15. În cazul vehiculelor rutiere prevăzute la subpct. 1.2 și care nu îndeplinesc cerințele de la lit. b) și c):

15.1. dacă modificările constructive în raport cu omologarea CEE/CE/UE sunt menționate în certificatul de înmatriculare, acestea se evaluează în raport cu condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi prevăzute de legislația referitoare la omologarea individuală în vigoare în România la data efectuării modificării constructive dovedită prin documente emise de autoritățile competente ale statelor în care a fost efectuată modificarea constructivă;

15.2. dacă modificările constructive în raport cu omologarea CEE/CE/UE nu sunt menționate în certificatul de înmatriculare, acestea se evaluează în raport cu condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi prevăzute de legislația referitoare la omologarea individuală în vigoare în România la data prezentării pentru omologare, cu excepția cerințelor privind emisiile poluante, condiția aplicabilă fiind aceea de a se menține cel puțin aceeași normă de poluare a autovehiculului înainte de modificare;

15.3. Prin excepție de la subpct. 15.2, modificările constructive în raport cu omologarea CEE/CE/ se evaluează în raport cu condițiile tehnice aplicabile vehiculelor noi prevăzute de legislația referitoare la omologarea individuală în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului, dacă înmatricularea respectivă a fost efectuată cu cel mult 6 luni înainte de data solicitării omologării.

16. Vehiculelor înmatriculate temporar li se aplică cerințele prevăzute în prezentele reglementări pentru vehiculele noi, în cazul în care acestea nu au mai fost înmatriculate permanent sau puse în circulație anterior, în România sau în alt stat.

16.1. De asemenea, vehiculelor înmatriculate permanent ultima dată în state, altele decât SM, li se aplică cerințele prevăzute în prezentele reglementări pentru vehiculele noi, dacă înmatricularea respectivă a fost efectuată cu cel mult 6 luni înainte de data solicitării omologării.

17. În cazul vehiculelor noi care sunt conforme cu dispozițiile Regulamentului (UE) 2018/858 și cu actele de reglementare enumerate în Anexa II la regulamentul respectiv, în vigoare, nu se vor efectua activitățile prevăzute la subpct. 2.3. și 2.4.

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

19. În cazul unui vehicul rutier la care numărul de identificare lipsește sau este modificat, RAR poate efectua poansonarea numărului de identificare numai dacă se poate stabili identitatea reală a vehiculului, ulterior fiind efectuată omologarea acestuia.

20. Activitățile prevăzute la subpct. 2.4 nu se aplică în cazul vehiculelor rutiere utilizate pentru care se prezintă un certificat de ITP eliberat de un alt SM ce respectă modelul din Directiva 2014/45/UE și pentru care ITP respectivă este încă valabilă la data prezentării la RAR; având în vedere periodicitatea ITP prevăzută în legislația din România pentru categoria respectivă de vehicul, se va proceda la:

a) transcrierea completă a ITP respective pe anexa la certificatul de înmatriculare/înregistrare, dacă valabilitatea ITP existentă se încadrează în periodicitatea ITP aplicabilă în România;

b) transcrierea parțială a ITP respective pe anexa la certificatul de înmatriculare/înregistrare, dacă valabilitatea ITP existentă nu se încadrează în periodicitatea ITP aplicabilă în România; în acest caz, data valabilității ITP care va fi menționată pe anexa la certificatul de înmatriculare se determină aplicând la data efectuării ITP în SM de proveniență periodicitatea ITP aplicabilă în România pentru categoria respectivă de vehicul.

20.1. Pe anexa la certificatul de înmatriculare se va face mențiunea „Transcriere ITP”.

21. Prevederile pct. 20 se aplică în mod similar și în situația în care un vehicul rutier a fost înmatriculat ca vehicul nou într-un SM, iar prezentarea la RAR survine înainte de termenul limită al efectuării primei ITP, în conformitate cu periodicitatea ITP din România.

22. Prin excepție de la prevederile pct. 20, în situația în care vehiculul prezintă deficiențe evidente vizual care se încadrează în categoria deficiențelor majore conform planurilor de operațiuni prevăzute în RNTR 1, inspectorul RAR va finaliza omologarea și va proceda la transcrierea ITP doar după remedierea deficiențelor majore, fără a fi necesară verificarea completă privind starea tehnică prevăzută la subpct. 2.4.

23. Prin excepție de la prevederile pct. 20, vehiculul respectiv este supus verificării privind starea tehnică prevăzută la subpct. 2.4:

a) dacă vehiculul este verificat fizic și se constată de către inspectorul RAR deficiențe majore sau deficiențe periculoase conform planurilor de operațiuni prevăzute în RNTR 1, verificarea fizică fiind efectuată în următoarele cazuri:

i) în cazul constatării de către inspectorul RAR, în timpul conducerii vehiculului, a unei eficacități reduse a sistemului de frânare, caz în care se efectuează verificarea sistemului de frânare;

ii) în cazul constatării de către inspectorul RAR, în timpul conducerii vehiculului, a unui joc excesiv în sistemul de direcție, caz în care se efectuează verificarea sistemului de direcție;

iii) în cazul constatării vizuale de către inspectorul RAR, în timpul funcționării motorului, a fumului în exces de orice culoare, caz în care se efectuează verificarea emisiilor poluante;

iv) în cazul constatării auditive de către inspectorul RAR, în timpul funcționării motorului, a unor zgomote anormale, caz în care se efectuează verificarea tubulaturii de evacuare, de reducere a emisiilor poluante și a amortizoarelor de zgomot;

v) în cazul constatării auditive de către inspectorul RAR, în timpul deplasării vehiculului, a unor zgomote anormale, caz în care se efectuează verificarea punților, suspensiei, șasiului sau a caroseriei;

vi) în cazul constatării vizuale de către inspectorul RAR a unor coroziuni străpunse, caz în care se efectuează verificarea caroseriei;

b) dacă vehiculul prezintă deficiențe evidente vizual și care se încadrează în categoria deficiențelor periculoase conform planurilor de operațiuni prevăzute în RNTR 1.

24. La cererea solicitantului, se efectuează verificarea stării tehnice prevăzută la subpct. 2.4, caz în care se va elibera un certificat de ITP și anexa la certificatul de înmatriculare.

25. Omologarea și eliberarea CIV pentru vehiculele rutiere istorice, autovehiculele destinate exclusiv competițiilor sportive, precum și pentru vehiculele aparținând misiunilor diplomatice și forțelor armate străine care își desfășoară activitatea pe teritoriul României pe baza unui acord cu statul român și cele aparținând personalului acestora, se efectuează în următoarele condiții:

25.1. pentru vehiculele istorice, dacă acestea corespund în ceea ce privește verificarea stării tehnice, având în vedere cerințele și caracteristicile tehnice de la data primei înmatriculări a vehiculului rutier (sau anul de fabricație al vehiculului rutier, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută); pe CIV eliberată pentru aceste vehicule rutiere, RAR va înscrie mențiunea „Vehicul istoric”;

25.1.1. RAR înscrie mențiunea „Vehicul istoric” și în CIV eliberate pentru vehiculele istorice înmatriculate în România și care dețin ITP valabilă;

25.2. Pentru autovehiculele destinate competițiilor sportive, RAR eliberează CIV:

a) în baza fișei de omologare emise de Federația Internațională a Automobilului, în conformitate cu anexa J a Codului Sportiv Internațional, sau

b) în baza unei fișe de omologare sau a unui pașaport tehnic eliberat de structurile sportive din România nominalizate pentru activitatea de automobilism sportiv prin legislația națională. Informațiile cuprinse în fișa de omologare sau, după caz, în pașaportul tehnic, trebuie să identifice modificările/particularitățile specifice

utilizării vehiculelor în cauză, în vederea evaluării lor de către RAR, evaluare care presupune încercări statice și/sau dinamice.

25.2.1. CIV se eliberează pentru autovehiculele destinate competițiilor sportive dacă autovehiculele corespund și în ceea ce privește verificarea stării tehnice efectuate de către RAR, având în vedere caracteristicile tehnice specifice;

25.3. Autovehiculele aparținând misiunilor diplomatice și forțelor armate străine care își desfășoară activitatea pe teritoriul României pe baza unui acord cu statul român și cele aparținând personalului acestora, sunt exceptate de la respectarea prevederilor privind emisiile poluante impuse prin prezenta reglementare, omologarea astfel acordată fiind valabilă numai pentru perioada înmatriculării lor specifice, în conformitate cu prezentul paragraf.

26. În cazul unui vehicul nou care a obținut o omologare individuală acordată de RAR, dar care nu a fost înmatriculat/înregistrat înainte de încetarea valabilității omologării respective, la solicitarea argumentată a producătorului/solicitantului, se poate aplica în vederea înmatriculării/înregistrării perioada corespunzătoare procedurii sfârșit de serie prevăzută în Regulamentul (UE) 2018/858, Regulamentul (UE) nr.167/2013 sau în Regulamentul (UE) nr. 168/2013, după caz, urmând a fi menționat în CIV termenul limită până la care este posibilă înmatricularea/înregistrarea vehiculului respectiv.

27. Vehiculele rutiere prezentate în vederea omologării/eliberării CIV, care fac obiectul unei proceduri de rechemare din partea producătorului din cauza riscului important pentru siguranța rutieră, sănătatea publică sau protecția mediului înconjurător pot obține acordarea omologării/eliberării CIV numai după efectuarea acțiunilor corective stabilite de producătorul vehiculului pentru eliminarea riscului respectiv.

28. Pentru efectuarea verificărilor precizate la subpct. 2.1., 2.3. și 2.4., RAR utilizează suplimentar față de utilajele și aparatura din dotarea unei stații de inspecție tehnică periodică echipamente speciale, în scopul obținerii unor informații relevante care au în vedere îmbunătățirea siguranței rutiere și a protecției mediului.

Secțiunea 3 - Omologarea vehiculelor rutiere înmatriculate sau înregistrate în România, care au suferit modificări ale caracteristicilor constructive menționate în CIV

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

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

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

4. Modificările menționate la pct. 1 pot fi efectuate numai de operatori economici autorizați de RAR, conform legislației în vigoare, în baza unei variante constructive avizate de către RAR, după caz.

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

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

5. Modificarea unui vehicul este acceptată numai dacă:

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

b) modificarea respectivă nu influențează în mod negativ comportamentul vehiculului rutier, în ceea ce privește siguranța rutieră și protecția mediului;

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

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

6. Omologarea autovehiculelor echipate cu postul de conducere pe partea dreaptă în raport cu planul median longitudinal al vehiculului și care au suferit modificări ale caracteristicilor constructive menționate în

CIV se acordă numai dacă postul de conducere se schimbă pe partea stângă în raport cu planul median longitudinal al vehiculului.

7. Lista cu modificările speciale ce pot fi aduse autovehiculelor în scopul conducerii de către persoanele cu handicap și/sau în scopul preluării și transportării persoanelor cu handicap grav sau accentuat este prevăzută în anexa nr. 11.

Secțiunea 4 – Omologarea în cazul înlocuirii principalului element de rezistență a vehiculului (șasiu/caroserie/cadru)

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

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

a) vehiculul inițial deține CIV, cu excepția CIV cu valabilitate limitată de 30 zile sau este înmatriculat/înregistrat în România;

b) noul element de rezistență (șasiul/caroseria/cadru) este compatibil cu cel inițial;

c) în cazul autovehiculelor, s-a păstrat motorul înscris în CIV sau în certificatul de înmatriculare/înregistrare al autovehiculului inițial.

2.1. În cazul unui autovehicul din categoriile M₂ sau M₃ trebuie respectate cerințele privind amenajarea interioară în vigoare la data omologării noii configurații a acestuia.

3. În cazul în care cel puțin una dintre cerințele prevăzute la pct. 2 lit. a) – c) nu este îndeplinită, omologarea vehiculului astfel obținut se face prin raportare la condițiile tehnice aplicabile vehiculelor rutiere noi în vigoare în România la data fabricației caroseriei/șasiului/cadrului care se montează pe vehicul.

4. Se consideră că două șasiuri/ caroserii/cadre sunt compatibile în sensul pct. 2 lit. b) dacă ele sunt destinate unor vehicule rutiere identice cel puțin în ceea ce privește următoarele caracteristici:

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

b) tipul desemnat de către producător, astfel cum este definit în legislația Uniunii Europene sau în legislația națională relevantă, după caz, (pentru toate categoriile de vehicule);

c) tipul caroseriei (numai pentru vehiculele din categoria M);

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

5. Se va proceda la înlocuirea efectivă a șasiului/caroseriei/cadrului numai după obținerea de către solicitant a acceptului de efectuare a acestei operațiuni, eliberat de către RAR, inclusiv pe baza identificării vehiculului inițial.

5.1. RAR nu omologhează și nu eliberează CIV pentru un vehicul la care s-a înlocuit șasiul/caroseria/cadru, dacă vehiculul inițial este blocat în sistemul informatic al RAR.

5.2. Înlocuirea șasiului/caroseriei/cadrului se efectuează numai în ateliere de reparații autorizate conform legislației în vigoare.

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

7. Șasiurile/Caroseriile/Cadrele inițiale nu se mai pot folosi pentru echiparea altor vehicule.

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

9. Nu se acordă omologarea pentru vehiculele echipate cu șasiuri/caroserii/cadre provenite de la vehicule care figurează ca date în urmărire pe plan intern sau internațional.

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

11. Pentru un vehicul, RAR acceptă înlocuirea elementului precizat la pct. 10 și modifică sau eliberează o nouă CIV, repoansonând dacă este necesar numărul de identificare, numai dacă:

a) în absența numărului de identificare poansonat, se poate stabili identitatea vehiculului pe baza altor elemente de identificare;

b) elementul montat pe vehicul constituie o piesă de schimb nouă sau, în situația în care au trecut mai mult de 10 ani de la încetarea fabricației unui anumit model de vehicul și nu mai sunt disponibile piese de schimb noi, se acceptă reparația suportului numărului de identificare poansonat și prin utilizarea unor alte elemente;

c) reparația s-a efectuat fie în România într-un atelier de reparații autorizat conform legislației în vigoare pentru activitatea de intervenție la structura de rezistență, fie în alt stat, caz în care este necesară prezentarea unor documente justificative în acest sens; în cazul în care nu pot fi prezentate documente justificative este necesar ca un atelier autorizat de tipul celui menționat anterior să ateste faptul că s-a respectat tehnologia de reparație a producătorului.

CAPITOLUL III

Procedura de eliberare a CIV

1. CIV se eliberează de către RAR, după acordarea numărului național de registru, cu respectarea următoarelor condiții:

a) în cazul vehiculelor rutiere noi care dețin o omologare UE de tip a întregului vehicul valabilă, pe baza certificatului de conformitate;

b) în cazul vehiculelor rutiere noi care dețin o omologare UE individuală valabilă, pe baza certificatului de omologare UE individuală;

c) în cazul vehiculelor rutiere noi care dețin o omologare națională de tip a întregului vehicul valabilă, acordată de RAR, pe baza certificatului de conformitate național;

d) în cazul vehiculelor rutiere noi care dețin o omologare națională individuală, acordată de RAR, pe baza certificatului de omologare națională individuală;

e) în cazul vehiculelor rutiere utilizate prevăzute ca excepție la cap. II secț. 2 subpct. 1.2 și în cazul vehiculelor rutiere utilizate care dețin o omologare națională acordată de RAR, dacă vehiculul rutier poate fi identificat și corespunde din punctul de vedere al conformității și stării tehnice;

f) în cazul vehiculelor rutiere utilizate care dețin o omologare CE/UE, însă care nu se încadrează în excepția precizată la cap. II secț. 2 subpct. 1.2, dacă vehiculul rutier respectă cerințele privind omologarea națională individuală a unui vehicul rutier utilizat;

g) în cazul vehiculelor rutiere utilizate care nu dețin niciuna dintre omologările menționate la lit. a) - d), dacă vehiculul rutier respectă cerințele privind omologarea națională individuală a unui vehicul rutier utilizat;

h) în cazul vehiculelor rutiere utilizate deja înmatriculate sau înregistrate în România, dacă vehiculul rutier poate fi identificat și corespunde din punctul de vedere al stării tehnice.

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

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

4. În cazul unui vehicul la care numărul de identificare lipsește sau este modificat, RAR poate efectua poansonarea numărului de identificare numai dacă se poate restabili identitatea reală a vehiculului, ulterior fiind eliberată CIV.

5. RAR poate emite un duplicat al CIV, după identificarea vehiculului, în următoarele situații:

a) în cazul pierderii, furtului sau distrugerii CIV, verificarea deținătorului urmând a se efectua pe cale informatică, prin intermediul aplicației de evidență a vehiculelor pusă la dispoziția RAR de autoritățile competente;

b) în cazul refuzului de predare a CIV constatată de executorul judecătoresc, cu ocazia executării silite;

c) în cazul vehiculelor comercializate prin intermediul Agenției Naționale de Administrare Fiscală ori repartizate cu titlu gratuit;

d) în cazul vehiculelor valorificate de administratorul judiciar ori lichidatorul judiciar;

e) în baza unei hotărâri a instanțelor judecătorești;

f) la cererea persoanei care a dobândit vehiculul în baza unui contract prin care s-a transmis dreptul de proprietate sau prin moștenire.

6. În cazurile prevăzute la pct. 5, pentru CIV emise de către titularii omologării de tip/numărului național de registru și care nu au fost utilizate la înmatriculare/înregistrare, o altă CIV va fi emisă de titularul omologării de tip/numărului național de registru. În acest sens, este necesar ca titularul omologării de tip/numărului național de registru să emită o adresă către RAR prin care să solicite anularea CIV inițial și în care să menționeze seria noii CIV emise pentru respectivul vehicul. În cazul în care certificatul de omologare de tip/numărul național de registru nu mai este valabil, nu se mai poate emite o nouă CIV.

7. La epuizarea spațiului destinat înscrierii caracteristicilor tehnice ale vehiculului rutier, la modificarea oricărei informații cuprinse în CIV, inclusiv a mențiunilor perimate, ori în vederea reînmatriculării unui vehicul radiat din circulație, RAR eliberează o nouă CIV, ca înlocuire a CIV anterioare, după identificarea vehiculului rutier.

8. RAR eliberează, la cerere, CIV cu valabilitate limitată de cel mult 30 de zile pentru vehiculele care nu corespund integral cerințelor de omologare/eliberare CIV, pentru scoaterea lor din România.

9. În cazurile prevăzute la pct. 8, valabilitatea CIV se calculează de la data înmatriculării vehiculului respectiv.

10. La eliberarea CIV cu valabilitate limitată se efectuează verificările privind starea tehnică prevăzute în planurile de operațiuni din RNTR 1.

11. CIV se eliberează:

11.1. solicitantului activității de omologare națională individuală, pentru vehiculele menționate la pct. 1 lit. f) și g);

11.2. solicitantului activității de eliberare a CIV, pentru vehiculele menționate la pct. 1 lit. a) – e) și h);

11.3. deținătorului vehiculului care figurează în aplicația de evidență a vehiculelor pusă la dispoziția RAR de autoritățile competente, moștenitorilor acestuia ori împuternicitului lor legal, în cadrul activității de eliberare a duplicatului unei CIV în conformitate cu pct. 6 sau la eliberarea unei alte CIV în conformitate cu pct. 7, dacă cea inițială a fost luată în evidență de către autoritatea competentă de înmatriculare;

11.4. solicitantului activității de eliberare a duplicatului unei CIV, care a dobândit vehiculul în baza unui contract prin care s-a transmis dreptul de proprietate ori ca urmare a valorificării vehiculului de către executorul judecătoresc, de către Agenția Națională de Administrare Fiscală, de către administratorul judiciar, respectiv lichidatorul judiciar sau persoanei stabilite în baza unei hotărâri judecătorești, după caz;

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

12. În cazul unui vehicul care face obiectul unei proceduri de sfârșit de serie, conform Regulamentului (UE) 2018/858, Regulamentului (UE) nr. 167/2013 sau Regulamentului (UE) nr. 168/2013, se va menționa în CIV termenul limită până la care este posibilă înmatricularea/înregistrarea vehiculului respectiv.

CAPITOLUL IV

Procedura de certificare a autenticității

1. Certificarea autenticității se efectuează de către RAR pentru:

1.1. vehiculele rutiere utilizate care sunt sau au fost ultima dată înmatriculate într-un alt stat și care se supun omologării și/sau eliberării CIV în vederea înmatriculării în România;

1.2. vehiculele rutiere utilizate care nu sunt supuse înmatriculării în statul de proveniență și care se supun omologării și/sau eliberării CIV în vederea înmatriculării în România;

1.3. orice vehicul rutier, la cerere.

2. Sunt exceptate de la certificarea autenticității autovehiculele destinate exclusiv competițiilor sportive, vehiculele rutiere istorice și vehiculele care se supun înregistrării.

3. Certificarea autenticității se efectuează prin metode nedistructive, în spații dotate cu echipamente specifice.

4. Pentru vehiculele precizate la pct. 1, la certificarea autenticității se verifică dacă:

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

4.2. formularul-tip al documentului care confirmă înmatricularea anterioară a vehiculului, eliberat de autoritățile competente din statul de proveniență este autentic;

4.2.1. Verificarea formularului-tip se face pentru vehiculele care se supun înmatriculării în statul de proveniență și numai pentru documentele al căror model etalon se regăsește în baza de date a RAR;

4.2.2. În situația în care solicitantul nu prezintă la RAR originalul formularului-tip al documentului care confirmă înmatricularea anterioară a vehiculului, dacă acesta a fost emis, la RAR se va depune o declarație a proprietarului privind motivul lipsei documentului; în acest caz, certificatul de autenticitate se emite cu mențiunea „*Lipsă document original de înmatriculare*”;

4.3. se mențin principalele elemente de identificare și caracteristicile constructive ale vehiculului în aceeași configurație ca la momentul eliberării CIV de către RAR, după caz.

5. Pentru vehiculele care corespund din punct de vedere al certificării autenticității, RAR emite certificatul de autenticitate.

5.1. Acest document este valabil pentru o singură înmatriculare, dar nu mai mult de 60 de zile calendaristice de la data eliberării sale.

5.2. Certificatul de autenticitate poate conține și alte mențiuni referitoare la circumstanțele eliberării sale.

6. Pentru vehiculele rutiere care nu corespund din punct de vedere al certificării autenticității, RAR nu eliberează certificatul de autenticitate, iar în raportul de verificare se menționează motivele deciziei RAR.

6.1. Fac excepție situațiile în care instanțele de judecată, parchetele sau organele de urmărire penală dispun în mod expres eliberarea certificatului de autenticitate, caz în care RAR va menționa în certificatul de autenticitate documentul prin care s-a dispus eliberarea acestuia.

7. RAR nu acordă omologarea și nu eliberează CIV pentru vehiculele rutiere care nu corespund din punct de vedere al certificării autenticității.

CAPITOLUL V

Omologarea individuală a autovehiculelor și a remorcilor acestora

1. Acest capitol se aplică autovehiculelor din categoriile M și N și remorcilor acestora din categoria O, fabricate în una sau mai multe etape.

2. Prevederile prezentului capitol nu se aplică vehiculelor prevăzute la art. (2) alin. (2) lit. a) - c) din Regulamentul (UE) 2018/858.

3. Dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile la omologarea UE individuală a vehiculelor rutiere noi menționate la subpct. 2.1 sunt cele prevăzute în:

a) Regulamentul (UE) 2018/858;

b) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683.

4. Omologarea națională individuală se acordă pentru vehiculele noi care respectă condițiile tehnice prevăzute în anexa nr. 2 la reglementări.

5. Omologarea națională individuală se acordă pentru vehiculele utilizate care respectă condițiile tehnice prevăzute în anexa nr. 3 la reglementări.

CAPITOLUL VI

Omologarea individuală a vehiculelor agricole sau forestiere

1. Acest capitol se aplică tractoarelor din categoriile T și C, remorcilor acestora din categoria R și echipamentelor remorcabile interschimbabile din categoria S, fabricate în una sau mai multe etape.

2. Prevederile prezentului capitol nu se aplică vehiculelor prevăzute la art. (2) alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

3. Omologarea națională individuală se acordă pentru vehiculele noi care respectă condițiile tehnice prevăzute în anexa nr. 4 la reglementări.

4. Omologarea națională individuală se acordă pentru vehiculele utilizate care respectă condițiile tehnice prevăzute în anexa nr. 5 la reglementări.

CAPITOLUL VII

Omologarea individuală a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor

1. Acest capitol se aplică vehiculelor din categoria L, fabricate în una sau mai multe etape.

2. Prevederile prezentului capitol nu se aplică vehiculelor prevăzute la art. (2) alin. (2) din Regulamentul (UE) 168/2013.

3. Omologarea națională individuală se acordă pentru vehiculele noi care respectă condițiile tehnice prevăzute în anexa nr. 6 la reglementări.

4. Omologarea națională individuală se acordă pentru vehiculele utilizate care respectă condițiile tehnice prevăzute în anexa nr. 7 la reglementări.

CAPITOLUL VIII

Eliberarea atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate și pentru vehiculele lente

1. La cerere, RAR eliberează în cazul mașinilor autopropulsate și vehiculelor lente un atestat tehnic, al cărui model este prevăzut în anexa nr. 8 la reglementări.

2. În vederea eliberării atestatului tehnic, mașinile autopropulsate trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în anexa nr. 9 la reglementări, iar vehiculele lente trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în anexa nr. 10 la reglementări.

3. Eliberarea de către RAR a atestatului tehnic nu exonerează deținătorul mașinii autopropulsate sau al vehiculului lent de la respectarea celorlalte prevederi legale aplicabile pentru introducerea pe piață și/sau înregistrarea acestora.

CAPITOLUL IX

Dispoziții finale

1. Anexele nr. 1 - 11 fac parte integrantă din prezentele reglementări.

*ANEXA nr. 1 la reglementări***Lista actelor normative și a standardelor la care se face referire în prezentele reglementări**

Acte normative CEE/CE/UE	
Directiva 70/220/CEE	Directiva 70/220/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie ale autovehiculelor
Directiva 74/408/CEE	Directiva 74/408/CEE a Consiliului din 22 iulie 1974 referitoare la scaunele, ancorajele și tetierele autovehiculelor
Directiva 76/115/CEE	Directiva 76/115/CEE a Consiliului din 18 decembrie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la ancorajele centurilor de siguranță ale autovehiculelor
Directiva 77/541/CEE	Directiva 77/541/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la centurile de siguranță și la sistemele de reținere ale autovehiculelor
Directiva 88/77/CEE	Directiva 88/77/CEE a Consiliului din 3 decembrie 1987 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva emisiilor poluante gazeoase provenite de la motoarele diesel ale autovehiculelor
Directiva 89/173/CEE	Directiva 89/173/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1988 de apropiere a legislațiilor statelor membre cu privire la anumite componente și caracteristici ale tractoarelor agricole și forestiere pe roți
Directiva 92/22/CEE	Directiva 92/22/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind geamurile securizate și materialele pentru geamurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora
Directiva 92/23/CEE	Directiva 92/23/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor
Directiva 94/20/CE	Directiva 94/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 mai 1994 privind dispozitivele de cuplare mecanică ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și fixarea lor pe aceste vehicule
Directiva 97/24/CE	Directiva 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1997 privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți
Directiva 97/27/CE	Directiva 97/27/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iulie 1997 privind masele și dimensiunile anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE
Directiva 98/69/CE	Directiva 98/69/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind măsurile care urmează a fi adoptate împotriva poluării aerului cu emisii poluante provenind de la autovehicule, precum și modificarea Directivei 70/220/CEE
Directiva 1999/96/CE	Directiva 1999/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile ce se adoptă împotriva emisiilor de gaze poluante și de particule poluante provenind de la motoarele cu aprindere prin compresie destinate propulsiei vehiculelor și emisiilor de gaze poluante provenind de la motoarele cu aprindere comandată care funcționează cu gaze naturale sau cu gaze de petrol lichefiat și destinate pentru propulsia vehiculelor și de modificare a Directivei 88/77/CEE a Consiliului
Directiva 2001/56/CE	Directiva 2001/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2001 privind sistemul de încălzire a autovehiculelor și a remorcilor acestora, de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 78/548/CEE a Consiliului
Directiva 2001/85/CE	Directiva 2001/85/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2001 privind dispozițiile speciale aplicabile vehiculelor destinate transportului de pasageri care au mai mult de opt locuri pe scaune în plus față de locul conducătorului auto și de modificare a Directivelor 70/156/CEE și 97/27/CE
Directiva 2005/55/CE	Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule
Directiva 2005/64/CE	Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului
Directiva 2006/40/CE	Directiva 2006/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind emisiile provenite de la sistemele de climatizare ale autovehiculelor și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului
Directiva 2006/42/CE	Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (reformare)

Regulament (CE) nr. 715/2007	Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor
Directiva 2007/46/CE	Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective
Regulament (CE) nr. 692/2008	Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor
Regulament (CE) nr. 79/2009	Regulamentul (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor pe bază de hidrogen și de modificare a Directivei 2007/46/CE
Regulament (CE) nr. 595/2009	Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE
Directiva 2009/144/CE	Directiva 2009/144/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind anumite componente și caracteristici ale tractoarelor agricole și forestiere pe roți
Regulament (UE) nr. 582/2011	Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului
Regulamentul (UE) nr. 1230/2012	Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei din 12 decembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului
Regulament (UE) nr. 167/2013	Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere
Regulament (UE) nr. 168/2013	Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri
Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 al Comisiei din 24 octombrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului pentru omologarea vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor
Regulament Delegat (UE) nr. 134/2014	Regulamentul Delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei din 16 decembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele referitoare la performanțele de mediu și ale sistemului de propulsie și de modificare a anexei V la acesta
Directiva 2014/44/UE	Directiva 2014/44/UE a Comisiei din 18 martie 2014 de modificare a anexelor I, II și III la Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate
Directiva 2014/45/UE	Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE
Regulamentul (UE) nr. 540/2014	Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor și al amortizoarelor de zgomot de înlocuire, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivei 70/157/CEE
Regulamentul Delegat (UE) nr. 1322/2014	Regulamentul Delegat (UE) nr. 1322/2014 al Comisiei din 19 septembrie 2014 de completare și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește construcția vehiculelor și cerințele generale pentru omologarea de tip a vehiculelor agricole și forestiere
Regulamentul Delegat (UE) 2015/68	Regulamentul Delegat (UE) 2015/68 al Comisiei din 15 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele referitoare la sistemul de frânare al vehiculelor pentru omologarea vehiculelor agricole și forestiere

Regulamentul Delegat (UE) 2015/208	Regulamentul Delegat (UE) 2015/208 al Comisiei din 8 decembrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului pentru omologarea vehiculelor agricole și forestiere
Regulament (UE) nr. 2016/1628	Regulamentul (UE) nr. 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE
Regulament (UE) nr. 2017/1151	Regulamentul (UE) nr. 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei
Regulamentul Delegat (UE) 2018/985	Regulamentul Delegat (UE) 2018/985 al Comisiei din 12 februarie 2018 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere și ale motoarelor acestora și de abrogare a Regulamentului delegat (UE) 2015/96 al Comisiei
Regulament (UE) nr. 2018/858	Regulamentul (UE) nr. 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE
Regulament de punere în aplicare (UE) 2020/683	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective
Regulament de punere în aplicare (UE) 2021/535	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei din 31 martie 2021 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a autovehiculelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește caracteristicile lor de construcție generale și siguranța generală a acestora
Regulamente ONU	
Regulamentul ONU nr. 3	Regulamentul nr. 3 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor retroreflectorizante pentru autovehicule și pentru remorcile acestora
Regulamentul ONU nr. 4	Regulamentul nr. 4 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate a vehiculelor prevăzute cu motor și a remorcilor acestora
Regulamentul ONU nr. 5	Regulamentul nr. 5 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme referitoare la omologarea farurilor etanșe („sealed beam”) pentru autovehicule, care emit o lumină de întâlnire asimetrică europeană sau o lumină de drum sau ambele
Regulamentul ONU nr. 6	Regulamentul nr. 6 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea lămpilor indicatoare de direcție pentru autovehicule și remorcile acestora
Regulamentul ONU nr. 7	Regulamentul nr. 7 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea lămpilor de poziție față și spate, a lămpilor de stop și a lămpilor de gabarit pentru autovehicule (cu excepția motocicletelor) și a remorcilor acestora
Regulamentul ONU nr. 10	Regulamentul ONU nr. 10 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește compatibilitatea electromagnetică
Regulamentul ONU nr. 11	Regulamentul nr. 11 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește încuietorile ușilor și elementele de susținere a ușilor

Regulamentul ONU nr. 12	Regulamentul ONU nr. 12 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact
Regulamentul ONU nr. 13	Regulamentul nr. 13 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește frânarea
Regulamentul ONU nr. 13H	Regulamentul nr. 13-H al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea autoturismelor în ceea ce privește sistemul de frânare
Regulamentul ONU nr. 14	Regulamentul ONU nr. 14 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește ancorajele centurilor de siguranță
Regulamentul ONU nr. 16	Regulamentul nr. 16 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea: I. centurilor de siguranță, a sistemelor de reținere, a sistemelor de reținere pentru copii și a sistemelor ISOFIX de reținere pentru copii pentru ocupanții autovehiculelor II. vehiculelor echipate cu centuri de siguranță, dispozitive de avertizare privind portul centurii de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii, sisteme ISOFIX de reținere pentru copii și sisteme i-Size de reținere pentru copii [
Regulamentul ONU nr. 17	Regulamentul nr. 17 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește scaunele, ancorajele lor și orice tetiere
Regulamentul ONU nr. 18	Regulamentul nr. 18 al Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește protejarea acestora împotriva unei utilizări neautorizate
Regulamentul ONU nr. 19	Regulamentul nr. 19 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea lămpilor de ceață față ale vehiculelor motorizate
Regulamentul ONU nr. 21	Regulamentul nr. 21 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește echipamentele interioare ale acestora
Regulamentul ONU nr. 23	Regulamentul nr. 23 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea lămpilor de mers înapoi și de manevră ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora
Regulamentul ONU nr. 25	Regulamentul ONU nr. 25 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea tetierelor încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor
Regulamentul ONU nr. 26	Regulamentul ONU nr. 26 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește proeminențele exterioare
Regulamentul ONU nr. 28	Regulamentul nr. 28 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor de avertizare sonoră și a autovehiculelor în ceea ce privește semnalizarea sonoră
Regulamentul ONU nr. 29	Regulamentul nr. 29 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește protecția pasagerilor aflați în cabina unui vehicul comercial
Regulamentul ONU nr. 30	Regulamentul nr. 30 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea anvelopelor pentru autovehicule și remorci
Regulamentul ONU nr. 31	Regulamentul nr. 31 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme referitoare la omologarea farurilor etanșe („sealed beam”) pentru autovehicule, care emit un fascicul de întâlnire asimetric european sau un fascicul de drum, sau ambele fascicule
Regulamentul ONU nr. 34	Regulamentul nr. 34 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește prevenirea riscului de incendiu
Regulamentul ONU nr. 37	Regulamentul nr. 37 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea lămpilor cu filament destinate utilizării în cazul lămpilor omologate ale vehiculelor cu motor și ale remorcilor acestora
Regulamentul ONU nr. 38	Regulamentul nr. 38 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea lămpilor de ceață spate pentru autovehicule și remorcile acestora

Regulamentul ONU nr. 39	Regulamentul nr. 39 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la vitezometru și odometru, inclusiv instalarea acestora
Regulamentul ONU nr. 43	Regulamentul nr. 43 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea materialelor pentru geamurile din sticlă securizată și instalarea acestora pe vehicule
Regulamentul ONU nr. 46	Regulamentul nr. 46 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor de vizibilitate indirectă și a vehiculelor cu motor în ceea ce privește instalarea acestor dispozitive
Regulamentul ONU nr. 48	Regulamentul ONU nr. 48 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă
Regulamentul ONU nr. 51	Regulamentul nr. 51 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Prevederi uniforme privind omologarea vehiculelor motorizate care au cel puțin patru roți în privința emisiilor lor sonore
Regulamentul ONU nr. 54	Regulamentul nr. 54 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispozițiile uniforme privind omologarea anvelopelor pneumatice pentru vehiculele comerciale și remorcile acestora
Regulamentul ONU nr. 55	Regulamentul nr. 55 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule
Regulamentul ONU nr. 58	Regulamentul nr. 58 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea: I. Dispozitivelor de protecție antiîmpănare spate (RUPD) II. Vehiculelor în ceea ce privește instalarea unui dispozitiv de protecție antiîmpănare spate (RUPD) omologat III. Vehiculelor în ceea ce privește protecția lor antiîmpănare spate (RUP)
Regulamentul ONU nr. 61	Regulamentul nr. 61 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor utilitare în ceea ce privește proeminențele exterioare existente în partea din față a peretelui posterior al cabinei
Regulamentul ONU nr. 64	Regulamentul nr. 64 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește echipamentele acestora care pot include: un pneu/o roată de rezervă pentru uz temporar, anvelope și/sau un sistem cu posibilitate de rulare pe jantă („run-flat”) și/sau un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri
Regulamentul ONU nr. 66	Regulamentul nr. 66 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor de pasager
Regulamentul ONU nr. 67	Regulamentul nr. 67 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind: I. Omologarea echipamentelor specifice ale vehiculelor din categoriile M și N care utilizează gaz petrolier lichefiat în sistemul lor de propulsie; II. Omologarea vehiculelor din categoriile M și N dotate cu echipamente specifice pentru utilizarea gazului petrolier lichefiat în sistemul lor de propulsie în ceea ce privește instalarea unor astfel de echipamente [
Regulamentul ONU nr. 69	Regulamentul nr. 69 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEEONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea plăcilor de identificare spate pentru vehicule lente (din fabricație) și remorcile acestora
Regulamentul ONU nr. 71	Regulamentul nr. 71 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Prescripții uniforme referitoare la omologarea tractoarelor agricole în ceea ce privește câmpul de vizibilitate al conducătorului
Regulamentul ONU nr. 73	Regulamentul nr. 73 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea: I. Vehiculelor privind protecția lor laterală (DPL) II. Dispozitivelor de protecție laterală (DPL) III. Vehiculelor cu privire la instalarea dispozitivelor de protecție laterală de un tip omologat în conformitate cu partea II a prezentului regulament
Regulamentul ONU nr. 75	Regulamentul nr. 75 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea anvelopelor pneumatice pentru motociclete și motorete
Regulamentul ONU nr. 77	Regulamentul nr. 77 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea lămpilor de staționare pentru autovehicule
Regulamentul ONU nr. 78	Regulamentul nr. 78 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Cerințe uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile L1, L2, L3, L4 și L5 în ceea ce privește frânarea

Regulamentul ONU nr. 79	Regulamentul nr. 79 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește echipamentul de direcție
Regulamentul ONU nr. 80	Regulamentul nr. 80 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea scaunelor vehiculelor mari și a acestor vehicule în ceea ce privește rezistența scaunelor și sistemelor lor de ancorare
Regulamentul ONU nr. 81	Regulamentul nr. 81 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea oglinzilor retrovizoare ale autovehiculelor cu două roți, cu sau fără ataș, cu privire la instalarea pe ghidon a oglinzilor retrovizoare
Regulamentul ONU nr. 83	Regulamentul nr. 83 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește emisia de gaze poluante în conformitate cu cerințele privind combustibilul
Regulamentul ONU nr. 86	Regulamentul nr. 86 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea tractoarelor agricole sau forestiere cu privire la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă
Regulamentul ONU nr. 87	Regulamentul nr. 87 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme cu privire la omologarea lămpilor pentru circulație diurnă pentru autovehicule
Regulamentul ONU nr. 91	Regulamentul nr. 91 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme privind omologarea lămpilor de poziție laterale ale autovehiculelor și remorcilor acestora
Regulamentul ONU nr. 93	Regulamentul nr. 93 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea: I. Dispozitivelor antiîmpănare față (DAF) II. Vehiculelor în ceea ce privește instalarea unui DAF omologat III. Vehiculelor în ceea ce privește protecția antiîmpănare frontală (PAF) a acestora
Regulamentul ONU nr. 94	Regulamentul ONU nr. 94 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la protecția pasagerilor în cazul unei coliziuni frontale
Regulamentul ONU nr. 95	Regulamentul ONU nr. 95 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală
Regulamentul ONU nr. 97	Regulamentul nr. 97 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de alarmă ale vehiculelor (SAV) și omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de alarmă ale acestora (SA)
Regulamentul ONU nr. 98	Regulamentul nr. 98 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind dispozițiile uniforme referitoare la omologarea farurilor pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare
Regulamentul ONU nr. 99	Regulamentul nr. 99 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea surselor de lumină cu descărcare gazoasă destinate utilizării în lămpi omologate pentru autovehicule
Regulamentul ONU nr. 100	Regulamentul ONU nr. 100 – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric
Regulamentul ONU nr. 101	Regulamentul nr. 101 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispozițiile uniforme privind omologarea autoturismelor acționate numai de un motor cu ardere internă sau acționate de un grup motopropulsor electric hibrid în ceea ce privește măsurarea emisiilor de bioxid de carbon și a consumului de combustibil și/sau măsurarea consumului de energie electrică și a autonomiei electrice, pentru vehiculele acționate numai de un grup motopropulsor electric din categoriile M1 și N1 cu privire la măsurarea consumului de energie electrică și a autonomiei electrice
Regulamentul ONU nr. 102	Regulamentul nr. 102 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea: I. unui dispozitiv de cuplare strânsă (DCS) II. vehiculelor relativ la montarea unui tip omologat de DCS
Regulamentul ONU nr. 105	Regulamentul nr. 105 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor destinate transportului de mărfuri periculoase în ceea ce privește caracteristicile de construcție specifice
Regulamentul ONU nr. 106	Regulamentul nr. 106 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea anvelopelor pneumatice pentru vehicule agricole și remorcile acestora

Regulamentul ONU nr. 107	Regulamentul nr. 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M2 sau M3 în ceea ce privește construcția generală a acestora
Regulamentul ONU nr. 110	Regulamentul nr. 110 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme privind omologarea: I. Componentelor specifice ale autovehiculelor care utilizează gaz natural comprimat (GNC) și/sau gaz natural lichefiat (GNL) în sistemul lor de propulsie II. Vehiculelor în ceea ce privește instalarea unor componente specifice de tip omologat pentru utilizarea gazului natural comprimat (GNC) și/sau a gazului natural lichefiat (GNL) în sistemul lor de propulsie
Regulamentul ONU nr. 112	Regulamentul nr. 112 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme referitoare la omologarea farurilor de autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu incandescentă și/sau module cu diode electroluminiscente (LED)
Regulamentul ONU nr. 113	Regulamentul nr. 113 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea farurilor de autovehicule care emit o lumină de întâlnire simetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu filament, surse de lumină cu descărcare în gaz sau module LED
Regulamentul ONU nr. 115	Regulamentul nr. 115 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea: I. sistemelor specifice de adaptare în vederea utilizării GPL (gaze petroliere lichefiate) care se instalează în vehiculele cu motor pentru utilizarea GPL în sistemul de propulsie II. sistemelor specifice de adaptare în vederea utilizării GNC (gaze naturale comprimate) care se instalează în vehiculele cu motor pentru utilizarea GNC în sistemul de propulsie
Regulamentul ONU nr. 116	Regulamentul nr. 116 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate
Regulamentul ONU nr. 117	Regulamentul nr. 117 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea pneurilor în ceea ce privește emisiile sonore de rulare și/sau aderența pe suprafețele umede și/sau rezistența la rulare
Regulamentul ONU nr. 118	Regulamentul ONU nr. 118 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Specificații tehnice uniforme privind comportarea la foc și/sau impermeabilitatea la combustibili sau la lubrifianți a materialelor utilizate la construcția anumitor categorii de autovehicule
Regulamentul ONU nr. 119	Regulamentul nr. 119 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEEONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea lămpilor de viraj pentru autovehicule
Regulamentul ONU nr. 121	Regulamentul nr. 121 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a martorilor și a indicatoarelor
Regulamentul ONU nr. 122	Regulamentul nr. 122 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Specificații tehnice uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește sistemele de încălzire ale acestora
Regulamentul ONU nr. 123	Regulamentul nr. 123 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de iluminare față adaptive (SFA) pentru autovehicule
Regulamentul ONU nr. 125	Regulamentul nr. 125 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește câmpul de vizibilitate spre înainte al conducătorului autovehiculului
Regulamentul ONU nr. 128	Regulamentul nr. 128 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea surselor de lumină cu diode electroluminiscente [light emitting diode (LED)] destinate a fi utilizate în lămpile omologate pentru vehiculele cu motor și remorcile acestora
Regulamentul ONU nr. 130	Regulamentul nr. 130 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Prescripții uniforme referitoare la omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemul de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație (LDWS — Lane Departure Warning System)
Regulamentul ONU nr. 131	Regulamentul nr. 131 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) — Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor cu privire la sistemele avansate de frânare de urgență (AEBS)
Regulamentul ONU nr. 134	Regulamentul nr. 134 al Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor și a componentelor acestora în ceea ce privește performanța în materie de siguranță a vehiculelor alimentate cu hidrogen (HFCV)

Regulamentul ONU nr. 142	Regulamentul ONU nr. 142 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește montarea anvelopelor
Regulamentul ONU nr. 148	Regulamentul ONU nr. 148 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor (lămpilor) de semnalizare luminoasă ale autovehiculelor și remorcilor acestora
Regulamentul ONU nr. 149	Regulamentul ONU nr. 149 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor (lămpi) și sistemelor de iluminare a drumului pentru autovehicule
Regulamentul ONU nr. 150	Regulamentul ONU nr. 150 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor retroreflectorizante și a marcajelor pentru autovehicule și remorcile acestora
Regulamentul ONU nr. 152	Regulamentul ONU nr. 152 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) - Dispoziții uniforme referitoare la omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemul avansat de frânare de urgență (AEBS) pentru vehiculele din categoriile M ₁ și N ₁
Regulamentul ONU nr. 161	Regulamentul ONU nr. 161 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme referitoare la protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate și omologarea dispozitivului împotriva utilizării neautorizate (printr-un sistem de blocare)
Regulamentul ONU nr. 162	Regulamentul ONU nr. 162 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Cerințe tehnice uniforme privind omologarea dispozitivelor de imobilizare și omologarea unui vehicul în ceea ce privește dispozitivul său de imobilizare
Regulamentul ONU nr. 163	Regulamentul ONU nr. 163 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme cu privire la omologarea sistemului de alarmă pentru vehicule și omologarea unui vehicul în ceea ce privește sistemul său de alarmă
Standarde ISO	
ISO 3776-1:2006	ISO 3776-1:2006 – Tractoare și mașini pentru agricultură – Centuri de siguranță - Partea 1: Cerințe privind locul ancorării
ISO 3776-3:2009	ISO 3776-3:2009 - Tractoare și mașini pentru agricultură – Centuri de siguranță - Partea 3: Cerințe privind asamblarea
ISO 5721-1:2013	ISO 5721-1:2006 - Tractoare agricole – Cerințe, proceduri de încercare și criteriile de acceptare pentru câmpul de vizibilitate al operatorului – Partea 1: Câmpul de vizibilitate față
ISO 8084:2003	ISO 8084:2003 - Utilaje forestiere – Structuri de protecție a operatorului – Cerințe privind încercările de laborator și performanța
ISO 23273:2013 Partea 1	ISO 23273:2013 Partea 1- Siguranța în funcționare a vehiculului
ISO 23273:2013 Partea 2	ISO 23273:2013 Partea 2 - Protecția împotriva pericolelor legate de hidrogen pentru vehicule alimentate cu hidrogen comprimat
ISO 27956:2009	ISO 27956:2009 - Vehicule rutiere – Fixarea încărcăturii în autoutilitare – Cerințe și metode de încercare
Coduri standarde OCDE	
Codul OCDE 3	Codul standard 3 al OCDE pentru încercarea oficială a structurilor de protecție ale tractoarelor agricole și forestiere (încercarea dinamică)
Codul OCDE 4	Codul standard 4 al OCDE pentru încercarea oficială a structurilor de protecție ale tractoarelor agricole și forestiere (încercarea dinamică)
Codul OCDE 6	Codul standard 6 al OCDE pentru încercarea oficială a structurilor de protecție montate în față pe tractoarele agricole și forestiere cu ecartament îngust
Codul OCDE 7	Codul standard al OCDE pentru încercarea oficială a structurilor de protecție montate în spate pe tractoarele agricole și forestiere cu roți cu ecartament îngust în cazul răsturnării
Codul OCDE 8	Codul standard 8 al OCDE pentru încercarea oficială a structurilor de protecție ale tractoarelor agricole și forestiere cu șenile
Codul OCDE 10	Codul standard 10 al OCDE pentru încercarea oficială a structurilor de protecție montate pe tractoare agricole și forestiere în cazul căderii de obiecte
Standarde SAE	
J 551-2	SAE J 551-2 - Limite de testare și metode de măsurare a caracteristicilor de perturbare a undelor radio ale vehiculelor, bărcilor cu motor și dispozitivelor cu motor cu aprindere prin scânteie
J 551-4	SAE J 551-4 - Limite de testare și metode de măsurare a caracteristicilor de perturbare a undelor radio ale vehiculelor și dispozitivelor cu motor cu aprindere prin scânteie, bandă largă și îngustă, de la 150 kHz la 1.000 MHz
J 1113-41	SAE J 1113-41 - Limite și metode de măsurare a caracteristicilor de perturbare a undelor radio ale componentelor și modulelor pentru protecția receptorilor utilizați la bordul vehiculelor
J 2578	SAE J 2578 - Practici recomandate pentru siguranța generală a vehiculelor cu pilă de combustie

Standarde CISPR	
CISPR 12	CISPR 12 - Vehicule, bărci și motoare cu ardere internă - Caracteristici de perturbare radio - Limite și metode de măsurare pentru protecția receptoarelor din exterior
CISPR 25	CISPR 25 - Vehicule, bărci și motoare cu ardere internă - Caracteristici de perturbare radio - Limite și metode de măsurare pentru protecția receptoarelor din interior
Standarde FMVSS	
FMVSS nr. 105	FMVSS nr. 105 – Sisteme de frânare hidraulice și electrice
FMVSS nr. 121	FMVSS nr. 121 - Sisteme de frânare pneumatice
FMVSS nr. 135	FMVSS nr. 135 - Sisteme de frânare pentru vehicule ușoare
FMVSS nr. 202a	FMVSS nr. 202a - Tetiere
FMVSS nr. 203	FMVSS nr. 203 - Protecția șoferului la impactul cu sistemul de control al direcției
FMVSS nr. 204	FMVSS nr. 204 - Deplasarea spre înapoi a sistemului de control al direcției
FMVSS nr. 208	FMVSS nr. 208 - Protecția ocupanților în caz de impact
FMVSS nr. 207	FMVSS nr. 207 - Sisteme pentru ședere
FMVSS nr. 210	FMVSS nr. 210 – Ancoraje centuri de siguranță
FMVSS nr.214	FMVSS nr. 214 - Protecția la impact lateral
FMVSS nr. 301	FMVSS nr. 301 - Integritatea sistemului de alimentare cu combustibil
Reglementări JSRRV	
JSRRV	Reglementări privind siguranța vehiculelor rutiere din Japonia

*ANEXA nr. 2 la reglementări***Condiții tehnice pentru omologarea națională individuală a vehiculelor noi
din categoriile M, N, O**

	Domeniul de referință Actul de reglementare	Aplicare										Cerințe echivalente	
		M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4		
1A	Nivelul sonor Regulamentul (UE) nr. 540/2014 Regulamentul ONU nr. 51	A	A	A	A	A	A						<p><i>Încercarea în mers</i></p> <p>a) Se efectuează o încercare în conformitate cu „Metoda A” prevăzută în anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 51. Limitele sunt cele specificate la pct. 6.2.2 al Regulamentului ONU nr. 51. Este permisă depășirea cu un decibel a limitelor admise;</p> <p>b) Pista de încercare îndeplinește cerințele anexei 8 la Regulamentul ONU nr. 51. Utilizarea unei piste de încercare cu specificații diferite este permisă numai dacă serviciul tehnic a efectuat în prealabil încercări de corelare. Dacă este necesar, se aplică un factor de corelare;</p> <p>c) Nu este necesar ca sistemele de evacuare care conțin materiale fibroase să fie condiționate în conformitate cu anexa 5 la Regulamentul ONU nr. 51;</p> <p><i>Încercarea la staționare</i></p> <p>a) Se efectuează o încercare în conformitate cu pct. 3.2 din anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 51.</p>
2A	Emisii provenite de la autovehiculele ușoare (Euro 5 și Euro 6) Regulamentul (CE) nr. 715/2007	A	A		A	A							<p><i>Aplicare</i></p> <p>Vehicule cu o masă de referință care nu depășește 2.610 kg. La solicitarea producătorului, se poate aplica vehiculelor cu o masă de referință care nu depășește 2.840 kg.</p> <p><i>Emisii</i></p> <p>a) Se efectuează o încercare de tip I în conformitate cu anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, folosind factorii de deteriorare prevăzuți la pct. 1.4 din anexa VII la Regulamentul (CE) nr. 692/2008. Limitele aplicate sunt cele specificate în tabelul II din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Ca alternativă la efectuarea testelor precizate anterior, se pot efectua încercări cu sisteme portabile de măsură a emisiilor poluante chimice, conform metodologiilor precizate în reglementările CE/UE aplicabile;</p> <p>b) Nu se impune ca vehiculul să fi parcurs 3.000 km, astfel cum se prevede la pct. 3.1.1 din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 83;</p>

												(^c) ale apendicelui 2 din anexa III la Regulamentul (UE) 2018/858. <i>Măsurarea puterii</i> a) Solicitantul prezintă o declarație a producătorului prin care se specifică puterea maximă a motorului în kW și regimul corespunzător în turații pe minut; b) În mod alternativ, solicitantul poate furniza un grafic al puterii motorului care conține aceleași informații.
3A (A14)	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare pentru combustibil lichid) Regulamentul ONU nr. 34	B ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	B ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	<i>Rezervoare de combustibil</i> a) Rezervoarele de combustibil îndeplinesc prevederile din secțiunea 5 a Regulamentului ONU nr. 34, cu excepția pct. 5.1, 5.2 și 5.12. Acestea sunt conforme în special cu pct. 5.9 și 5.9.1, dar nu se efectuează o încercare de scurgere; b) Rezervoarelor de GPL sau de GNC li se acordă omologarea de tip în conformitate cel puțin cu seria 01 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 67 sau în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 110. <i>Dispoziții specifice privind rezervoarele de combustibil fabricate din materiale plastice</i> Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului prin care se stabilește că rezervorul de combustibil al unui vehicul (<i>al cărui VIN trebuie specificat</i>) respectă cel puțin una dintre următoarele: - anexa 5 la Regulamentul ONU nr. 34; - FMVSS nr. 301. <i>Dispozitiv de protecție spate</i> Secțiunea posterioară a vehiculului respectă cerințele pct. 8 din Regulamentul ONU nr. 34.
3B (A12)	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate și instalarea acestora Regulamentul ONU nr. 58	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A sau B ⁽²⁾ . (3)	X ⁽¹⁾ A sau B ⁽²⁾ . (3)	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A sau B ⁽²⁾ . (3)	X ⁽¹⁾ A sau B ⁽²⁾ . (3)	<i>Dispozitiv de protecție antiîmpănare spate</i> Se consideră că un vehicul din categoriile M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , O ₁ sau O ₂ respectă cerințele dacă secțiunea posterioară a vehiculului este fabricată în conformitate cu pct. 2 din Regulamentul ONU nr. 58. Este suficient ca cerințele prevăzute la pct. 2.3 să fie îndeplinite. <i>Instalarea dispozitivelor de protecție antiîmpănare spate</i> Instalarea dispozitivelor pe vehicul respectă cerințele pct. 16 al părții a II-a a Regulamentului ONU nr. 58. <i>Protecție antiîmpănare spate</i> Vehiculul echipat cu un dispozitiv de protecție antiîmpănare spate

												care nu a fost omologat separat în conformitate cu partea I a Regulamentului ONU nr. 58 sau care este astfel conceput și/sau echipat încât se poate considera că părțile sale componente îndeplinesc total sau parțial funcția dispozitivului de protecție antiîmpănare spate respectă cerințele pct. 25 al părții a III-a a Regulamentului ONU nr. 58.
4A (F1)	Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare/ înregistrare spate Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2021/535, anexa III	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	<i>Spațiul pentru montarea plăcii de înmatriculare/ înregistrare spate</i> Vehiculul respectă pct. 1 și 2 din Partea 2 a anexei III la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2021/535.
5A (C1)	Sistem de direcție Regulamentul ONU nr. 79	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<i>Cerințe generale</i> Postul de conducere trebuie să fie situat pe partea stângă în raport cu planul median longitudinal al autovehiculului. Sunt exceptate autovehiculele speciale utilizate în serviciile publice comunitare (curățenie stradală). Vehiculul respectă cerințele pct. 5 al Regulamentului ONU nr. 79. <i>Încercări</i> a) Pentru autovehicule se efectuează o încercare în conformitate cu pct. 6.1.2 și 6.2.1 ale Regulamentului ONU nr. 79; b) Pentru remorci se efectuează o încercare în conformitate cu pct. 6.3 al Regulamentului ONU nr. 79. <i>Autovehiculele dotate cu echipament de direcție auxiliar</i> Autovehiculele dotate cu echipament de direcție auxiliar respectă cerințele anexei 4 la Regulamentul ONU nr. 79; verificarea în stare de defect indus se face doar în cazuri de risc. <i>Remorci dotate cu o timonerie de direcție exclusiv hidraulică</i> Remorcile dotate cu o timonerie de direcție exclusiv hidraulică respectă cerințele suplimentare ale anexei 5 la Regulamentul ONU nr. 79; datele tehnice necesare vor fi cele declarate de producător. <i>Sistem electronic complex de control al vehiculului (dispozitive „drive-by-wire”)</i> Se permite echiparea cu un sistem electronic complex de control al vehiculului numai dacă acesta este conform cu anexa 6 la Regulamentul ONU nr. 79; datele

												tehnice necesare vor fi cele declarate de producător.
6A (F4)	Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia (scări de acces, trepte și mânere) Regulamentul (UE) 2021/535, anexa X	B			B	B	B					<i>Acces în vehicule</i> Vehiculul respectă cerințele Părții 2 a anexei X la Regulamentul (UE) 2021/535. <i>Manevrabilitatea vehiculelor</i> Vehiculele sunt echipate cu un dispozitiv pentru marșarier care poate fi acționat din poziția conducătorului auto.
6B (F3)	Broaște și elementele de susținere a ușilor Regulamentul ONU nr. 11	C			C							<i>Încuietori de ușă</i> Vehiculul respectă cerințele pct.5.2 al Regulamentului ONU nr. 11. <i>Balamale de ușă</i> Vehiculul respectă cerințele pct. 6.1.5.4 al Regulamentului ONU nr. 11. <i>Sisteme de blocare a ușilor</i> Vehiculul respectă cerințele pct. 6.3 al Regulamentului ONU nr. 11.
7A (D1)	Dispozitive și semnale de avertizare sonoră Regulamentul ONU nr. 28	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾					<i>Dispozitive de avertizare sonoră</i> Dispozitivul respectă cerințele pct. 6.1.1 al Regulamentului ONU nr. 28.
8A (B13)	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora Regulamentul ONU nr. 46	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾					<i>Dispozitive de vizibilitate indirectă</i> Dispozitivele respectă cerințele pct. 6.1.1.1, 6.2.1.1 și 6.2.1.2 ale Regulamentului ONU nr. 46. <i>Echipare cu oglinzi</i> Vehiculul este dotat cu oglinzile retrovizoare prevăzute la pct. 15.2 din Regulamentul ONU nr. 46. <i>Instalare pe vehicul</i> Oglinzile sunt instalate pe vehicul astfel încât să se obțină câmpurile de vizibilitate precizate la pct. 15.2.4 al Regulamentului ONU nr. 46.
9A (C4)	Frânarea vehiculelor și a remorcilor Regulamentul ONU nr. 13		A	A	A ⁽⁴⁾	A	A	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾ (5)	A	A	<i>Dispoziții generale</i> a) Caracteristicile sistemului de frânare sunt cele precizate la pct. 5.2.1 al Regulamentului ONU nr. 13, pentru categoriile M ₂ , M ₃ și N, respectiv la pct. 5.2.2 pentru categoria O, având în vedere funcțiile sistemului de frânare specificate la pct. 5.1.2 al aceluiași regulament; b) Vehiculele din categoriile M ₂ , M ₃ și N sunt echipate cu un sistem electronic de frânare antiblocare care acționează asupra tuturor roților. <i>Încercări</i> a) Vehiculele sunt supuse încercărilor descrise în secțiunea 1, anexa 4 la Regulamentul ONU nr.13; b) Performanțele sistemului de frânare îndeplinesc cerințele din secțiunea 2, anexa 4 la

												Regulamentul ONU nr. 13, pentru categoriile M ₂ , M ₃ și N, respectiv secțiunea 3 a aceleiași anexe pentru categoria O; c) Încercările menționate la lit. a) nu se efectuează atunci când solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului potrivit căreia vehiculul îndeplinește cerințele din Regulamentul ONU nr. 13H, inclusiv suplimentul 5 sau din FMVSS nr. 135, nr. 105 sau nr. 121.
9B (C4)	Frânarea autoturismelor Regulamentul ONU nr. 13H	A ⁽⁴⁾			A ⁽⁴⁾							<p><i>Dispoziții generale</i></p> <p>a) Caracteristicile sistemului de frânare sunt cele precizate la pct. 5.2 al Regulamentului ONU nr. 13H;</p> <p>b) Vehiculele sunt echipate cu un sistem electronic de frânare antiblocare care acționează asupra tuturor roților și cu un sistem electronic de control al stabilității.</p> <p><i>Încercări</i></p> <p>a) Vehiculele sunt supuse încercărilor descrise în secțiunea 1, anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 13H;</p> <p>b) Performanțele sistemului de frânare îndeplinesc cerințele din secțiunea 2, anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 13H;</p> <p>c) Încercările menționate la lit. a) nu se efectuează atunci când solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului potrivit căreia vehiculul îndeplinește cerințele FMVSS nr.135.</p>
10A (D2)	Compatibilitatea electromagnetică Regulamentul ONU nr. 10	X ^{(1),} (1) D ⁽²⁾	X ^{(1),} (1) D ⁽²⁾	X ^{(1),} (1) D ⁽²⁾	X ^{(1),} (1) D ⁽²⁾	X ^{(1),} (1) D ⁽²⁾	X ^{(1),} (1) D ⁽²⁾	X ^{(1),} (1) D ⁽²⁾	X ^{(1),} (1) D ⁽²⁾	X ^{(1),} (1) D ⁽²⁾	X ^{(1),} (1) D ⁽²⁾	<p><i>Componente</i></p> <p>a) Nu este necesară omologarea de tip a subsansamblelor electrice/electronice (SAE) cu care este echipat inițial un vehicul în scopul îndeplinirii funcției de bază a acestuia - deplasarea pe drumurile publice (de ex.: bujii, cabluri, calculatoare de gestiune etc.);</p> <p>b) SAE montate ulterior respectă prevederile Regulamentului ONU nr. 10 și sunt marcate corespunzător.</p> <p><i>Emisii de radiații electromagnetice</i></p> <p>Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului potrivit căreia vehiculul este în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 10 sau cu următoarele standarde alternative:</p> <ul style="list-style-type: none"> - radiații electromagnetice în bandă largă: CISPR 12 sau SAE J551-2; - radiații electromagnetice în bandă îngustă: CISPR 12 (în exterior) sau

											25 (în interior) sau SAE J551-4 și SAE J1113-41.
12A (A1)	Amenajări interioare Regulamentul ONU nr. 21	A									<p><i>Amenajare interioară</i></p> <p>a) În ceea ce privește cerințele referitoare la absorbția energiei, se consideră că vehiculul este în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 21 dacă este echipat cu cel puțin două airbaguri frontale, introduse în volan și, respectiv, în tabloul de bord;</p> <p>b) Atunci când vehiculul este echipat cu un singur airbag introdus în volan, tabloul de bord este fabricat din materiale absorbante de energie;</p> <p>c) Se verifică absența muchiilor ascuțite în zonele definite la pct. 5.1-5.7 din Regulamentul ONU nr. 21.</p> <p><i>Comenzi electrice</i></p> <p>a) Geamurile cu acționare electrică, trapele și sistemele de compartimentare se supun încercărilor în conformitate cu prevederile de la pct. 5.8 din Regulamentul ONU nr. 21. Sensibilitatea sistemelor de protecție la închiderea geamului menționate la pct. 5.8.3 se poate abate de la cerințele prevăzute la pct. 5.8.3.1.1 din Regulamentul ONU nr. 21;</p> <p>b) Geamurile cu acționare electrică care nu pot fi închise atunci când contactul este dezactivat sunt exceptate de la cerințele privind sistemele de protecție la închiderea geamului.</p>
13A (D3)	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate Regulamentul ONU nr. 18 Regulamentul ONU nr. 161		X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾		X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾				<p><i>Dispozitiv de protecție</i></p> <p>a) Vehiculele sunt echipate cu dispozitive de protecție care respectă prevederile pct. 5.1, 5.2, 5.3 ale Regulamentului ONU nr. 18, precum și specificațiile speciale precizate la pct. 6 al aceluiași regulament, fără a fi însă necesare încercările privind rezistența sau rezistența la uzură prevăzute în respectivul regulament;</p> <p>b) Dacă, în conformitate cu cerințele de la lit. a), este necesară echiparea ulterioară cu un dispozitiv de imobilizare, acest dispozitiv este identic cu un tip omologat în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 18.</p>
13B (D3)	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	A			A						<p>a) Pentru prevenirea utilizării neautorizate, vehiculul se încuiează cu un dispozitiv de încuiere, astfel cum este definit la pct. 5.1.2 din Regulamentul ONU nr. 116;</p>

	Regulamentul ONU nr. 116 Regulamentul ONU nr. 162											b) Dacă este montat un dispozitiv de imobilizare, acesta îndeplinește cerințele tehnice de la pct. 8.1.1 din Regulamentul ONU nr. 116.
14A (A2)	Protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact Regulamentul ONU nr. 12	C			C							<i>Dispozitiv de protecție</i> Solicitantul depune o declarație din partea producătorului, prin care se stabilește că vehiculul (<i>al cărui VIN trebuie specificat</i>) respectă cel puțin una dintre următoarele: - Regulamentul ONU nr. 12; - FMVSS nr. 203, inclusiv FMVSS nr. 204; - art. 11 din JSRRV.
15A (A2)	Scaune, ancorajele acestora și tetiere (pentru scaune care nu fac obiectul Regulamentului ONU nr. 80) Regulamentul ONU nr. 17	D	D	D	D	D	D					<i>Scaune, sisteme de ancorare a scaunelor și sisteme de reglare</i> Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului prin care se stabilește că vehiculul (<i>al cărui VIN trebuie specificat</i>), respectă cel puțin una dintre următoarele: - Regulamentul ONU nr. 17; - FMVSS nr. 207 (Sisteme pentru ședere). <i>Tetiere</i> a) În cazul în care declarația se bazează pe FMVSS nr. 207, tetierele îndeplinesc, de asemenea, cerințele de la pct. 5 și din anexa 4 la Regulamentul ONU nr. 17; b) Se efectuează numai încercările descrise la pct. 5.12, 6.5, 6.6 și 6.7 din Regulamentul ONU nr. 17; c) În celălalt caz, solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului, prin care se stabilește că vehiculul (<i>al cărui VIN trebuie specificat</i>), respectă cerințele FMVSS nr. 202a (Tetiere).
15B (A3)	Scaunele vehiculelor de pasageri de capacitate mare Regulamentul ONU nr. 80		X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾								<i>Scaune vehicule</i> a) Scaunele sunt omologate și poartă marcajul de omologare conform Regulamentului ONU nr. 80, sau b) Se poate prezenta un raport de încercare valabil pentru vehiculul omologat, cu referire la acest referențial. <i>Instalarea scaunelor</i> Instalarea scaunelor respectă cerințele pct. 7 al Regulamentului ONU nr. 80, cu excepția testului de rezistență mecanică din Regulamentul ONU nr. 14.
16A (F5)	Proeminențe exterioare Regulamentul ONU nr. 26	B										<i>Dispoziții generale</i> Suprafața externă a caroseriei respectă cerințele generale de la pct. 5 al Regulamentului ONU nr. 26.
17A, 17B (D5,	Vitezometrul, inclusiv instalarea acestui; mersul înapoi	A	A	A	A	A	A					<i>Vitezometru</i>

D6, F2)	Regulamentul ONU nr. 39 Regulamentul (UE) 2021/535, anexa XI											Cadranul vitezometrului vehiculului respectă cerințele pct. 5.1 al Regulamentului ONU nr. 39. <i>Marșarier</i> Cutia de viteze este prevăzută cu o treaptă de marșarier.
18A (F7)	Plăcuța producătorului regulamentară și numărul de identificare al vehiculului Regulamentul (UE) 2021/535, anexa II	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<i>Plăcuța producătorului</i> Vehiculul respectă cerințele secțiunilor A și B din partea 2 a anexei II la Regulamentul (UE) 2021/535.
19A (A4)	Puncte de ancorare a centurilor de siguranță, sisteme de ancorare ISOFIX și puncte de ancorare superioare ISOFIX Regulamentul ONU nr. 14	B ⁽⁶⁾	A	A	B ⁽⁶⁾	A	A					<i>Dispoziții generale</i> a) Punctele de ancorare a centurilor de siguranță respectă cerințele pct. 5.2.1 al Regulamentului ONU nr. 14; b) Sistemele de ancorare ISOFIX respectă cerințele pct. 5.2.2 și 5.2.3 ale Regulamentului ONU nr. 14; c) Sistemele de ancorare superioare ISOFIX respectă cerințele pct. 5.2.4 al Regulamentului ONU nr. 14. <i>Număr minim de puncte de ancorare</i> a) Ancorajele centurilor de siguranță respectă cerințele anexei 6 la Regulamentul ONU nr. 14; b) Sistemele de ancorare ISOFIX respectă cerințele pct. 5.3.8 al Regulamentului ONU nr. 14. <i>Încercare rezistență puncte de ancorare</i> a) Se efectuează o încercare conform anexei 7 la Regulamentul ONU nr.14; b) Încercarea nu este necesară dacă solicitantul omologării pune la dispoziție certificate de omologare sau rapoarte de încercări în conformitate cu Regulamentul ONU nr.14, care confirmă soluția de ancorare a centurilor utilizată pe tipul respectiv de vehicul. Rapoartele de încercări ce conțin metode de încercare virtuală sunt de asemenea acceptate; c) Încercarea nu este necesară dacă solicitantul omologării prezintă o declarație a producătorului prin care se stabilește că vehiculul (<i>al cărui VIN trebuie specificat</i>) respectă cel puțin una dintre următoarele: - FMVSS nr. 210; - art. 22-3 din JSRRV. Soluțiile tehnice utilizate pentru ancorajul centurilor de siguranță ale scaunelor autovehiculelor din

												<p>categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază sau incomplete din categoriile M sau N trebuie să respecte prescripțiile de rezistență specificate în Regulamentul ONU nr.14. Prescripțiile de rezistență se consideră respectate dacă sunt disponibile certificate de omologare sau rapoarte de încercări care confirmă soluția de ancorare a centurilor utilizată pe tipul respectiv de vehicul. Rapoartele de încercări ce conțin metode de încercare virtuală sunt de asemenea acceptate. Pentru autovehiculele din categoria N₁ este acceptată și îndeplinirea condițiilor de rezistență valabile pentru autovehiculele din categoria M₂, cu excepția locurilor din față.</p>
20A (D15, D16)	<p>Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule</p> <p>Regulamentul ONU nr. 48</p>	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	<p><i>Dispozitive de iluminat și de semnalizare luminoasă</i></p> <p>a) Dispozitivele respectă specificațiile generale prevăzute la pct. 5 al Regulamentului ONU nr.48 și specificațiile individuale prevăzute la pct. 6 ale aceluiași regulament;</p> <p>b) Dispozitivele de iluminat și semnalizare luminoasă montate ulterior, în scopul aplicării prevederilor de mai sus, poartă marca de omologare de tip;</p> <p>c) Lămpile echipate cu surse de lumină cu descărcare în gaz sunt permise numai dacă sunt montate împreună cu un dispozitiv de curățare a farurilor și, dacă este cazul, cu un dispozitiv de reglare a înălțimii fasciculului farurilor;</p> <p>d) Lumina fazei de întâlnire trebuie să fie adaptată la sensul de circulație pe partea dreaptă a drumului.</p>
21A (D13)	<p>Dispozitive retroreflectorizante pentru autovehicule și remorcile acestora</p> <p>Regulamentul ONU nr. 3 Regulamentul ONU nr. 150</p>	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	<p>Atunci când este necesar, în partea din spate a vehiculului se montează doi catadioptri suplimentari purtând marca de omologare de tip, într-o poziție conformă cu prevederile Regulamentului ONU nr. 48.</p>
22A (D11)	<p>Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora</p> <p>Regulamentul ONU nr. 7</p>	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	<p>Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 7 nu se aplică. Totuși, se verifică funcționarea corectă a luminilor.</p>

	Regulamentul ONU nr. 148											
22B (D11)	Lămpi pentru circulație diurnă pentru autovehicule Regulamentul ONU nr. 87 Regulamentul ONU nr. 148	E	E	E	E	E	E					Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 87 nu se aplică. Totuși, se verifică funcționarea corectă a luminilor.
22C (D11)	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și remorcile acestora Regulamentul ONU nr. 91 Regulamentul ONU nr. 148	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 91 nu se aplică. Totuși, se verifică funcționarea corectă a luminilor.
23A (D11)	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și remorcile acestora Regulamentul ONU nr. 6 Regulamentul ONU nr. 148	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 6 nu se aplică. Totuși, se verifică funcționarea corectă a luminilor.
24A (D11)	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare/ înregistrare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora Regulamentul ONU nr. 4 Regulamentul ONU nr. 148	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 4 nu se aplică. Totuși, se verifică funcționarea corectă a luminilor.
25C, 25E, 25F (D12)	Faruri (inclusiv becuri) Regulamentele ONU nr. 98, nr. 112 și nr. 123 Regulamentul ONU nr. 149	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾					a) Lumina produsă de faza de întâlnire a farurilor montate pe vehicul se verifică în conformitate cu dispozițiile pct. 6 din Regulamentul ONU nr. 112. În acest scop, pot fi utilizate toleranțele prevăzute în anexa 5 la regulamentul respectiv; b) Aceeași cerință se aplică luminii de întâlnire a farurilor prevăzută în Regulamentul ONU nr. 98 sau nr. 123.
26A (D11)	Lămpi de ceață față pentru autovehicule Regulamentul ONU nr. 19 Regulamentul ONU nr. 149	E	E	E	E	E	E					Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 19 nu se aplică. Totuși, se verifică funcționarea corectă a luminilor.
27A (F8)	Dispozitive de remorcare	NA	NA	NA	NA	NA	NA					

	Regulamentul (UE) 2021/535, anexa VII											
28A (D11)	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și remorcile acestora Regulamentul ONU nr. 38 Regulamentul ONU nr. 148	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 38 nu se aplică. Totuși, se verifică funcționarea corectă a luminilor.
29A (D11)	Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și remorcile acestora Regulamentul ONU nr. 23 Regulamentul ONU nr. 148	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 23 nu se aplică. Totuși, se verifică funcționarea corectă a luminilor.
30A (D11)	Lămpi de staționare pentru autovehicule Regulamentul ONU nr. 77 Regulamentul ONU nr. 148	E	E	E	E	E	E					Cerințele prevăzute în Regulamentul ONU nr. 77 nu se aplică. Totuși, se verifică funcționarea corectă a luminilor.
31A (A5, A6)	Centuri de siguranță, sistemele de reținere, sisteme de reținere a pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii Regulamentul ONU nr. 16	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (1) A ⁽²⁾					<i>Componente</i> a) Fiecare centură de siguranță poartă un marcaj de identificare, nefiind obligatorie omologarea în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 16; b) Mențiunile de pe marcaj corespund cerințelor privind punctele de ancorare a centurilor de siguranță (a se vedea poziția 19A). <i>Instalare</i> a) Vehiculul se dotează cu centuri de siguranță, în conformitate cu cerințele din anexa XVI la Regulamentul ONU nr. 16; b) În cazul în care este necesară montarea ulterioară a unui număr de centuri de siguranță în conformitate cu lit. a), acestea sunt de un tip omologat în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 16.
32A (B8)	Câmpul de vizibilitate spre înainte al Regulamentul ONU nr. 125	A										<i>Câmp de vizibilitate</i> a) Nu este permis niciun obstacol în câmpul de vizibilitate spre înainte de 180° al conducătorului auto definit la pct. 5.1.3 din Regulamentul ONU nr. 125; b) Prin derogare de la lit. a), stâlpii „A” și echipamentele enumerate la pct. 5.1.3 din Regulamentul ONU nr. 125 nu sunt considerate obstacole; c) Numărul stâlpilor „A” nu este mai mare de 2.
33A (D9)	Amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor	A	A	A	A	A	A					<i>Componente</i> a) Simbolurile, inclusiv culoarea martorilor corespunzătorii a căror prezență este obligatorie în

41A	<p>Emisiile provenite de la vehicule grele (EuroVI)</p> <p>Regulamentul (CE) nr. 595/2009</p>	A	A	A	A	A	A					<p><i>Aplicare</i> Vehicule cu o masă de referință mai mare de 2.610 kg care nu sunt omologate (la cererea producătorului și cu condiția ca masa lor de referință să nu depășească 2.840 kg) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Pentru alte opțiuni, se aplică art. 2 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009.</p> <p><i>Emisii la țeava de evacuare</i> a) Se efectuează o încercare în conformitate cu anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, folosind factorii de deteriorare prevăzuți la pct. 3.6.1. din anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 582/2011; b) Limitele aplicate sunt cele prevăzute în tabelul din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 595/2009. Ca alternativă la efectuarea testului precizat anterior, se pot efectua încercări cu sisteme portabile de măsură a emisiilor poluante chimice.</p> <p><i>Emisii de CO₂</i> Emisiile de CO₂ și consumul de carburant se determină în conformitate cu anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 582/2011.</p> <p><i>Sistemul OBD</i> a) Vehiculul se echipează cu un sistem OBD; b) Interfața OBD trebuie să aibă capacitatea de a comunica cu un instrument de scanare extern OBD, astfel cum este descris în anexa X la Regulamentul (UE) nr. 582/2011.</p> <p><i>Cerințe pentru asigurarea funcționării corecte a măsurilor de control al NO_x</i> Vehiculul este dotat cu un sistem care asigură funcționarea corectă a măsurilor de control al NO_x în conformitate cu anexa XIII la Regulamentul (UE) nr. 582/2011. Dispozițiile privind omologarea de tip alternativă stabilite la pct. 2.1. din anexa respectivă trebuie, de asemenea, să se aplice.</p> <p><i>Măsurarea puterii</i> a) Solicitantul prezintă o declarație a producătorului prin care se specifică puterea maximă a motorului în kW și regimul corespunzător; b) În mod alternativ, se poate face referire la un grafic al puterii motorului care conține aceleași informații sau se poate determina</p>
-----	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	---

												prin metoda măsurării puterii la roată pe standul dinamometric.
42A (A13)	Protecția laterală a vehiculelor destinate transportului de marfă Regulamentul ONU nr. 73					X ⁽¹⁾ A sau B ⁽²⁾ , (3)	X ⁽¹⁾ A sau B ⁽²⁾ , (3)			X ⁽¹⁾ A sau B ⁽²⁾ , (3)	X ⁽¹⁾ A sau B ⁽²⁾ , (3)	<i>Dispozitivele de protecție laterală</i> Dispozitivele de protecție laterală respectă cerințele precizate la pct. 7 și 8 ale Regulamentului ONU nr. 73.
43A (F10)	Dispozitive antiîmproșcare Regulamentul (UE) 2021/535, anexa VIII				X ⁽¹⁾ , (7), (11) B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (7), (11) B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (7), (11) B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (7), (11) B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (7), (11) B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (7), (11) B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ , (7), (11) B ⁽²⁾	<i>Dispozitivele antiîmproșcare</i> a) Vehiculele sunt echipate cu dispozitive antiîmproșcare fabricate conform pct. 4 din Partea 2 a anexei VIII la Regulamentul (UE) nr. 2021/535; b) Dispozitivele antiîmproșcare montate ulterior sunt omologate conform Regulamentului (UE) nr. 2021/535
44A (F11)	Mase și dimensiuni Regulamentul (UE) 2021/535, anexa XIII	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	<i>Încercări</i> Vehiculele trebuie să respecte cerințele Părții 2 a anexei XIII la Regulamentul (UE) 2021/535.
45A (B10)	Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule Regulamentul ONU nr. 43	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	<i>Componente</i> a) Geamurile se fabrică din sticlă călită sau sticlă de securitate stratificată; b) Montarea geamurilor de plastic este permisă numai în locurile situate în spatele stâlpului „B”; c) Nu este necesar ca geamurile să fie omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr.43. <i>Instalare</i> a) Se aplică cerințele privind instalarea, prevăzute în anexa 21 la Regulamentul ONU nr. 43; b) Nu este permisă lipirea pe parbriz și pe geamurile din fața stâlpului „B” a unor folii colorate care reduc indicele de transmitere normală a luminii sub nivelul minim obligatoriu.
46A (C15)	Instalarea pneurilor Regulamentul ONU nr. 142	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	B ⁽²⁾	<i>Instalare</i> a) Vehiculul respectă cerințele pct. 5 al Regulamentului ONU nr. 142; b) Simbolul categoriei de viteză a pneului este compatibil cu viteza maximă a vehiculului; c) Cerința de la pct. b) se aplică chiar dacă există un limitator de viteză; d) Viteza maximă a vehiculului este specificată de producătorul vehiculului. Totuși, serviciul tehnic poate evalua viteza maximă a vehiculului utilizând puterea maximă a motorului, numărul maxim de rotații pe minut și datele privind lanțul cinematic.
46B (C10)	Pneuri pentru autovehicule și	X ⁽¹⁾			X ⁽¹⁾			X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾			<i>Componente</i> Pneurile poartă marca de omologare de tip.

	remorcile acestora (clasa C ₁) Regulamentul ONU nr. 30											
46C (C10)	Pneuri pentru vehicule utilitare și remorcile acestora (clasele C ₂ și C ₃) Regulamentul ONU nr. 54		X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾			X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	<i>Componente</i> Pneurile poartă marca de omologare de tip.
46D (C10)	Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C ₁ , C ₂ și C ₃) Regulamentul ONU nr. 117	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾	<i>Componente</i> Pneurile poartă marca de omologare de tip.
46E (C11)	Piesa de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sisteme cu posibilitate de rulare pe jantă și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS) Regulamentul ONU nr. 64	X ^{(1),} (8) B ^{(2),} (8)			X ^{(1),} (8) B ^{(2),} (8)							<i>Componente</i> Pneurile poartă marca de omologare de tip. Echiparea cu TPMS nu este obligatorie. Autovehiculele echipate cu TPMS respectă cerințele anexei V la Regulamentul ONU nr. 64.
47A (D7)	Limitarea vitezei vehiculelor Regulamentul ONU nr. 89		X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾		X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾					<i>Dispoziții generale</i> Dacă este necesar montajul unui limitator de viteză, acesta este omologat în conformitate cu partea III a Regulamentului ONU nr. 89, iar montajul respectă cerințele pct. 13, Partea II a Regulamentului ONU nr. 89.
49A (F6)	Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei Regulamentul ONU nr. 61				B	B	B					<i>Dispoziții generale</i> Vehiculul respectă specificațiile generale prevăzute la pct. 5 al Regulamentului ONU nr. 61 și specificațiile particulare prevăzute la pct. 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 și 6.11 ale aceluiași regulament.
50A (F12)	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule Regulamentul ONU nr. 55	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	<i>Unități tehnice separate</i> a) Nu este necesar ca dispozitivele de cuplare OEM destinate tractării remorcilor cu o masă de maximum 1.500 kg să fie omologate de tip în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 55. Un dispozitiv de cuplare este considerat echipament OEM atunci când este descris în manualul de utilizare sau într-un document însoțitor echivalent pus la dispoziție de către producătorul vehiculului.

												În cazul în care aceste dispozitive sunt omologate împreună cu un vehicul, certificatul de omologare conține o mențiune potrivit căreia proprietarul este responsabil pentru asigurarea compatibilității cu dispozitivul de cuplare montat pe remorcă; b) Dispozitivele de cuplare diferite de cele menționate la lit. a) și dispozitivele de cuplare montate ulterior sunt supuse omologării de tip în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 55. <i>Instalarea</i> Serviciul tehnic verifică dacă instalarea dispozitivelor de cuplare este în conformitate cu pct. 6 din Regulamentul ONU nr. 55.
50B (F12)	Dispozitive de cuplare strânsă (CCD); montarea unui tip omologat de CCD Regulamentul ONU nr. 102				X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾			X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	<i>Dispozitivele</i> Dispozitivul de cuplare strânsă (CCD) este omologat conform Regulamentului ONU nr. 102. <i>Instalarea</i> Instalarea dispozitivului de vehicul respectă cerințele pct. 13 secțiunea II a Regulamentului ONU nr. 102.	
51A (F16)	Comportarea la foc a materialelor utilizate la amenajarea interioarelor anumitor categorii de autovehicule Regulamentul ONU nr. 118			C							<i>Încercări</i> a) Se efectuează încercări conform anexelor 6-8 la Regulamentul ONU nr.118; b) Alternativ, solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului, prin care se precizează că materialele utilizate la amenajarea interiorului unui vehicul (<i>al cărui VIN trebuie specificat</i>) respectă prevederile Regulamentului ONU nr. 118.	
52A (F14)	Vehicule din categoriile M2 și M3 Regulamentul ONU nr. 107		A	A							<i>Încercări</i> Se efectuează încercări în conformitate cu anexele 3, 4, 7 și 8 la Regulamentul ONU nr. 107.	
52B (F15)	Rezistența suprastructurii vehiculelor de pasageri de capacitate mare Regulamentul ONU nr. 66		D	D							<i>Aplicare</i> Vehiculele neetajate, rigide sau articulate aparținând categoriilor M ₂ sau M ₃ , clasele II sau III ori clasa B având mai mult de 16 pasageri. <i>Cerințe</i> Solicitantul omologării pune la dispoziție o declarație a producătorului prin care se stabilește că vehiculul (<i>al cărui VIN trebuie specificat</i>) respectă cerințele esențiale ale Regulamentului ONU nr. 66.	
53A (A20)	Protecția pasagerilor în caz de coliziune frontală	D ⁽⁹⁾									<i>Cerințe alternative</i> Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului prin care se stabilește că vehiculul (<i>al cărui</i>	

	Regulamentul ONU nr. 94											<i>VIN trebuie specificat</i>), respectă cel puțin una dintre următoarele: - Regulamentul ONU nr. 94; - FMVSS nr. 208; - art. 18 din JSRRV.
54A (A25)	Protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală Regulamentul ONU nr. 95	D ⁽¹⁰⁾			D ⁽¹⁰⁾							<i>Cerințe alternative</i> Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului, prin care se stabilește că vehiculul (<i>al cărui VIN trebuie specificat</i>) respectă cel puțin una dintre următoarele: - Regulamentul ONU nr.95; - FMVSS nr. 214; - art. 18 din JSRRV.
56A (F13)	Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase Regulamentul ONU nr. 105				X	X	X	X	X	X	X	<i>Încercări</i> Vehiculele destinate transportului de mărfuri periculoase îndeplinesc cerințele Regulamentului ONU nr. 105.
57A (A11)	Dispozitive antiîmpănare față (FUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (FUP) Regulamentul ONU nr. 93					X ⁽¹⁾ A sau B (2), (3)	X ⁽¹⁾ A sau B (2), (3)					<i>Aplicare</i> Cerințele nu se aplică vehiculelor N ₂ G, N ₃ G sau vehiculelor a căror utilizare este incompatibilă cu dispozițiile referitoare la protecția antiîmpănare frontală. <i>Cerințe</i> a) Garda la sol a părții frontale a vehiculelor nu trebuie să depășească 400 mm; b) Vehiculele care nu respectă cerința de la pct. a) sunt echipate cu dispozitive care respectă cel puțin cerințele Părții III a Regulamentului ONU nr. 93.
58 (B3)	Protecția pietonilor, Regulamentul (UE) 2021/535, Anexa XII	X ⁽¹⁾ A sau B (2), (3)			X ⁽¹⁾ A sau B (2), (3)							<i>Asistență la frânare</i> Vehiculele sunt echipate cu un sistem electronic de frânare antiblocare care acționează asupra tuturor roților. <i>Sisteme de protecție frontală</i> Vehiculele echipate cu sisteme de protecție frontală trebuie să respecte cerințele din Regulamentul (UE) 2021/535, anexa XII, Partea 2, Secțiunea A, pct. 3 (Cerințe specifice). Sistemele de protecție frontală instalate retrofit pe vehicul sunt omologate de tip în conformitate cu Regulamentul (UE) 2021/535, iar instalarea lor respectă cerințele prevăzute în Anexa XII, Partea 2, Secțiunea A, pct. 3 (Cerințe specifice).
59	Posibilitatea de reciclare Directiva 2005/64/CE	NA			NA							
61	Sistemele de aer condiționat	NA			NA							

	Directiva 2006/40/CE											
62 (A17, A18)	Sistem pentru utilizarea hidrogenului Regulamentul ONU nr. 134 Regulamentul (UE) 2021/535, anexa XIV	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾					Se aplică cerințele din Regulamentul ONU nr. 134. În mod alternativ, trebuie demonstrat că vehiculul îndeplinește: - cerințele de fond din Regulamentul (CE) nr. 79/2009 în versiunea aplicabilă la data de 5 iulie 2022; - anexa 100 – Standard tehnic pentru sistemele de alimentare ale autovehiculelor alimentate cu hidrogen comprimat gazos (Japonia); - GB/T 24549-2009 Vehicule electrice cu pilă de combustie – cerințe de siguranță (China); - ISO 23273:2013 Partea 1 și Partea 2; - SAE J2578.
64 (D18)	Indicatori de schimbare a treptelor de viteză Regulamentul (UE) 2021/535, anexa IX	NA										
65 (C9, C8)	Sisteme avansate de frânare de urgență Regulamentul ONU nr. 152 Regulamentul ONU nr. 131	NA	NA	NA	NA	NA	NA					
66 (C2)	Sisteme de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație Regulamentul ONU nr. 130		NA	NA		NA	NA					
67 (A15)	Componente specifice pentru gaze petroliere lichefiate (GPL) și instalarea lor pe autovehicule Regulamentul ONU nr. 67	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾					<i>Componentele</i> Componentele instalației GPL sunt omologate și dețin marcaje de omologare în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 67. <i>Instalarea</i> Sunt respectate cerințele privind montajul instalației GPL conform pct.17 Partea II a Regulamentului ONU nr. 67.
68 (D3)	Sisteme de alarmă ale vehiculelor Regulamentul ONU nr. 97 Regulamentul ONU nr. 163	NA			NA							
69 (A19)	Siguranța din punct de vedere electric	A	A	A	A	A	A					<i>Încercări</i> Vehiculele respectă cerințele pct. 5 al Regulamentului ONU nr. 100 în ceea ce privește siguranța electrică.

	Regulamentul ONU nr. 100											
70 (A16)	Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și/sau gaz natural lichefiat (GNL) și instalarea lor pe autovehicule Regulamentul ONU nr. 110	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ A ⁽²⁾					<i>Componentele</i> Componentele instalației GNC/GNL sunt omologate și dețin marcate de omologare în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 110. <i>Instalarea</i> Sunt respectate cerințele privind montajul instalației GNC/GNL conform cerințelor pct. 17 Partea II a Regulamentului ONU nr.110.
71 (A24)	Rezistența cabinei Regulamentul ONU nr. 29				D	D	D					Îndeplinirea cerințelor din Regulamentul ONU nr. 29 se poate demonstra prin declarația producătorului.
72	Sisteme eCall Regulamentul (UE) 2015/758	NA			NA							

Note explicative:

(1) Subansamblu sau componentă.

(2) Vehicul sau instalare.

(3) Nivelul A dacă vehiculul în sine acționează ca un dispozitiv de protecție față, spate sau lateral, nivelul B dacă este instalată o componentă.

(4) Nu este necesară echiparea cu un sistem de control electronic al stabilității și cu un sistem de frânare asistată. În cazul în care sunt instalate, acestea respectă cerințele din Regulamentul ONU nr. 13-H.

(5) Prin derogare de la pct. 5.2.2.2 din Regulamentul ONU nr. 13, frânarea prin inerție a remorcilor pe puntea față este permisă pentru producția a mai puțin de 50 de vehicule pe an, nivelul B în acest caz.

(6) Se acceptă și nivelul D pentru vehicule complete.

(7) Doar la omologarea multietapă, cu excepția primei etape.

(8) Dacă echipamentul este prezent.

(9) MMTA de cel mult 2,5 tone.

(10) Punctul „R” al scaunului situat cel mai jos este amplasat la o înălțime de maximum 700 mm de la nivelul solului atunci când vehiculul se află în condiții corespunzătoare masei de referință.

(11) Doar pentru componentele montate ulterior fabricației.

X: este necesară respectarea deplină a actului de reglementare; se eliberează certificatul de omologare CE sau ONU; se asigură conformitatea producției.

NA: nu se aplică.

A: Certificatul de omologare și marca de omologare nu sunt necesare. Rapoartele de încercare trebuie întocmite de un serviciu tehnic notificat.

B: Cerințele tehnice ale actului de reglementare trebuie respectate. Încercările prevăzute în actul de reglementare trebuie efectuate integral; acestea pot fi realizate chiar de producător, care apoi emite raportul de încercare, sub rezerva acordului autorității de omologare.

C: producătorul trebuie să demonstreze, sub rezerva acordului autorității de omologare, că sunt îndeplinite cerințele fundamentale ale actului de reglementare.

D: O declarație de conformitate prezentată de producător este suficientă. Nu este necesar niciun raport de testare.

E: Verificări funcționale.

Nivelul „X” acoperă nivelurile „A”, „B”, „C” și „D”; nivelul „A” acoperă nivelurile „B”, „C” și „D”; nivelul „B” acoperă nivelurile „C” și „D”; nivelul „C” acoperă nivelul „D”.

ANEXA nr. 3 la reglementări

Condiții tehnice pentru omologarea națională individuală a vehiculelor utilizate din categoriile M, N, O

1. Elemente de identificare

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

1.2. Plăcuța producătorului trebuie să fie inscripționată cel puțin cu numărul de identificare al vehiculului și cu masele maxime tehnic admisibile.

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

1.4. În cazul în care în numărul de identificare sunt incluse și literele I, O, Q, cratime, asteriscuri sau alte semne speciale, RAR va atribui și poansona un număr de identificare nou, care să respecte cerința de la pct. 1.3.

1.5. În lipsa plăcuței producătorului, RAR poate emite și aplica pe vehicul o etichetă similară din punct de vedere al inscripțiilor obligatorii (cu excepția numărului de omologare CE/UE), în măsura în care sunt disponibile informațiile tehnice necesare.

2. Mase

2.1. Masele maxime tehnic admisibile (totală, pe axe, remorcabilă, a ansamblului de vehicule, pe dispozitivul de remorcare, pe plafon, după caz), sunt cele declarate de către producătorul vehiculului și/sau prevăzute în documentele de omologare.

2.1.2. Masa proprie a vehiculului se determină prin cântărire.

2.1.3. Vehiculele trebuie să respecte cerințele prevăzute la pct. 2.2 – 2.6, după caz.

2.2. Suma maselor maxime 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 (număr de locuri x 75 kg).

2.3.2. Masa maximă tehnic admisibilă a remorcii cu dispozitiv de frânare nu poate depăși 3.500 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 tehnic admisibilă corespunzătoare axei (axelor) motoare trebuie să reprezinte cel puțin 25% din masa maximă tehnic admisibilă a autovehiculului;

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

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

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^3 din volumul compartimentelor de bagaje + 75 kg pentru fiecare m^2 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 ² /pasager)
Clasa I și A ^{**})	68	0,125
Clasa II	71 ^{*)}	0,15
Clasa III și B	71 ^{*)}	Fără pasageri în picioare

^{*)} Inclusiv 3 kg bagaj de mână

^{**}) 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. Modificarea masei maxime tehnic admisibile a unui vehicul, în cazul în care are la bază o modificare constructivă, se acceptă dacă sunt îndeplinite cerințele tehnice aplicabile și sunt respectate criteriile pentru clasificarea vehiculelor pentru categoria de omologare din care face parte vehiculul final prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/858. În cazul schimbării categoriei de omologare a vehiculului, certificatele de omologare de tip privind sistemele, componentele și entitățile tehnice separate emise pentru vehiculul inițial pot fi acceptate, cu condiția ca cerințele tehnice aplicabile categoriei de omologare din care face parte vehiculul inițial să fie identice sau mai stricte decât cele care se aplică pentru categoria de omologare din care face parte vehiculul final.

2.8. Modificarea masei maxime tehnic admisibile a unui vehicul, în cazul în care nu are la bază o modificare constructivă, se acceptă numai în cazul vehiculelor din categoria N și O și dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele cerințe:

2.8.1. sunt respectate criteriile pentru clasificarea vehiculelor în categoria de omologare N prevăzute în art. 4 alin. (1) lit. (b) și în anexa I partea A pct. 3 din Regulamentul (UE) 2018/858, respectiv criteriile pentru clasificarea vehiculelor în categoria de omologare O prevăzute în art. 4 alin. (1) lit. (c) din Regulamentul (UE) 2018/858;

2.8.2. în cazul schimbării categoriei de omologare a vehiculului trebuie să fie îndeplinite cerințele tehnice aplicabile pentru categoria de omologare din care face parte vehiculul final. Certificatele de omologare de tip privind sistemele, componentele și entitățile tehnice separate emise pentru vehiculul inițial pot fi acceptate, cu condiția ca cerințele tehnice aplicabile categoriei de omologare din care face parte vehiculul inițial să fie identice sau mai stricte decât cele care se aplică pentru categoria de omologare din care face parte vehiculul final;

2.8.3. respectivul tip de vehicul este omologat de tip și la valoarea modificată a masei maxime tehnic admisibile, fapt dovedit prin prezentarea certificatului de omologare de tip în conformitate cu Directiva 97/27/CEE, Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 sau Regulamentul (UE) 2021/535, anexa XIII,

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

2.8.5. În situația diminuării masei maxime, ca alternativă la cerința prevăzută la subpct. 2.8.3, se poate prezenta un raport de încercări emis de RAR în conformitate cu Regulamentul (UE) 2021/535, anexa XIII, caz în care noua plăcuță poate fi emisă de RAR.

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

3. Dimensiuni

3.1. Dimensiunile vehiculului sunt cele declarate de către producătorul vehiculului și/sau prevăzute în documentele de omologare.

3.2. Vehiculele utilizate trebuie să respecte cerințele de mai jos:

Dimensiuni maxime admise	(m)
Lungime	

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.4. *ampatamentul* reprezintă:

a) pentru autovehicule și remorci cu proțap, distanța orizontală dintre centrul primei axe și al ultimei axe;

b) pentru remorci cu axă centrală, semiremorci și remorci cu bară de tracțiune rigidă, distanța dintre

axa verticală a sistemului de cuplare și centrul ultimei axe;

3.4.5. *distanța dintre axe* reprezintă distanța dintre două axe consecutive; pentru remorci cu axă centrală, semiremorci și remorci cu bară de tracțiune rigidă, distanța dintre primele axe este distanța orizontală dintre axa verticală a sistemului de cuplare frontal și centrul primei axe;

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

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

3.5. Modificările dimensiunilor unui vehicul sunt acceptate numai în limitele stabilite de către producător. În cazul în care aceste limite au fost depășite, omologarea individuală se poate acorda numai dacă rezultatele încercărilor de manevrabilitate efectuate conform prevederilor Directivei 97/27/CE, Regulamentului UE 1230/2012 sau Regulamentului (UE) 2021/535 anexa XIII, sunt favorabile.

4. Sistemul de direcție

4.1. Postul de conducere trebuie să fie situat pe partea stângă în raport cu planul median longitudinal al autovehiculului. Sunt exceptate autovehiculele speciale utilizate în serviciile publice comunitare (curățenie stradală), precum și autovehiculele care au fost înmatriculate ultima dată într-un alt stat membru al UE și care nu au suferit modificări în raport cu configurația de înmatriculare inițială. Pentru acestea din urmă, în cazul autovehiculelor din categoriile M₂ și M₃, ușile de serviciu vor fi amplasate pe partea dreaptă, în raport cu planul median longitudinal al autovehiculului.

5. Sistemul de frânare

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

5.1.1. Sistemul de frânare de serviciu trebuie să permită reducerea progresivă a vitezei și oprirea vehiculului și, după caz, a ansamblului 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 auto trebuie să poată obține această frânare de pe locul său de conducere, fără să ridice mâinile de pe comanda direcției.

5.1.2. Sistemul de frânare de securitate trebuie să permită reducerea progresivă a vitezei și oprirea vehiculului și, după caz, a ansamblului de vehicule, în cazul defectării frânei de serviciu. Conducătorul auto trebuie să poată obține această frânare de pe locul său de conducere, păstrând cel puțin o mână pe comanda direcției.

5.1.3. Sistemul de 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 auto, elementele active rămânând menținute în poziția de strângere prin intermediul unui dispozitiv cu acționare pur mecanică. Conducătorul auto trebuie să poată obține frânarea de pe locul său de conducere, cu excepția remorcilor la care sistemul de acționare al frânei de staționare poate fi activat de către o persoană aflată lângă vehicul, pe sol.

5.2. Sistemul de frânare de serviciu, sistemul de frânare de securitate și sistemul de frânare de staționare pot avea părți comune, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

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

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

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

5.3. Vehiculele din categoria M₁ înmatriculate prima dată după 24.02.2012 trebuie prevăzute cu ABS.

5.4. Vehiculele din categoria N₁ înmatriculate prima dată după 24.08.2016 trebuie prevăzute cu ABS.

5.5. Vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ (cu excepția celor cu mai mult de 4 axe), O₃ și O₄ înmatriculate prima dată după 31.03.2001 trebuie prevăzute cu ABS.

5.5.1. Dacă un autovehicul înmatriculat în România este transformat în categoria M₂ sau M₃, acesta trebuie prevăzut cu ABS.

5.6. Remorcile aparținând categoriei O₁ 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 O₂.

5.7. Toate remorcile aparținând categoriei O₂ 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; dispozitivele utilizate în acest scop trebuie să funcționeze automat și să se decupleze automat atunci când remorca se deplasează spre înainte. Pentru remorcile din categoria O₂ este autorizată și folosirea sistemului de frânare de serviciu electric.

5.8. Toate remorcile aparținând categoriilor O₃ și O₄ trebuie să fie echipate cu un sistem de frânare de serviciu acționat prin intermediul sistemului de frânare al vehiculului tractor.

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

5.10. În cazul unui autovehicul autorizat să tracteze o remorcă din categoria O₃ sau O₄, 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.

5.11. Autovehiculele care aparțin categoriei M₃ din clasele B, II sau III, precum și cele din categoria N₃ care pot să tracteze o remorcă de categoria O₄, trebuie dotate cu un sistem de frânare 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).

5.12. Vehiculele trebuie prevăzute cu un 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 sistemului de frânare de serviciu.

6. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă

6.1. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să respecte următoarele cerințe:

6.1.1. Faruri cu lumină de drum

a) prezență:

i) obligatorie pentru categoriile M și N;

ii) interzisă pentru categoria O;

b) număr: două sau patru; pentru vehiculele din categoria N₃ se acceptă încă două faruri suplimentare; vehiculele echipate deja cu patru faruri ce pot fi mascate nu pot fi dotate cu două faruri suplimentare decât dacă acestea din urmă sunt destinate semnalizării luminoase, constând dintr-o aprindere intermitentă la intervale scurte la conducerea de zi;

c) culoare: alb;

d) 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;

e) martor de conectare: obligatoriu.

6.1.2. Faruri cu lumină de întâlnire

a) prezență:

i) obligatorie pentru categoriile M și N;

ii) interzisă pentru categoria O;

b) număr: două;

c) culoare: alb;

d) 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;

e) martor de conectare: facultativ;

f) dispozitiv de reglare a farurilor: - echipare obligatorie; dispozitivele de reglare a farurilor pot fi automate sau manuale. Dispozitivele de reglare a farurilor manuale trebuie să aibă o modalitate de acționare facilă.

6.1.3. Lămpi de ceață față

a) prezență:

- i) facultativă pentru categoriile M și N;
- ii) interzisă pentru categoria O;
- b) număr: două;
- c) culoare: alb sau galben;
- d) conectare: aprinderea și stingerea să fie independentă de funcționarea farurilor cu lumină de drum sau de întâlnire;
- e) martor de conectare: facultativ.

6.1.4. Lămpi de mers înapoi

- a) prezență:
 - i) obligatorie pentru autovehiculele din categoriile M și N, precum și remorcile din categoriile O₂, O₃, și O₄;
 - ii) facultativă pentru categoria O₁;
- b) număr: una sau două;
- c) culoare: alb;
- d) conectare: la comanda cutiei de viteze, atunci când contactul este pus;
- e) martor de conectare: facultativ.

6.1.5. Lămpi indicatoare de direcție

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr:
 - i) pentru categoriile M și N: două în față, două în spate (opțional încă două pentru categoriile M₂, M₃, N₂, N₃);
 - ii) pentru categoria O: două în spate (opțional încă două laterale pentru categoriile O₂, O₃ sau O₄);
- c) culoare: galben (față), respectiv galben sau roșu (spate);
- d) 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;
- e) martor de conectare: obligatoriu optic și/sau acustic.

6.1.6. Semnal de avarie

- a) prezență: obligatorie - reprezintă funcționarea simultană a lămpilor indicatoare de direcție;
- b) număr: ca în cazul lămpilor indicatoare de direcție;
- c) culoare: ca în cazul lămpilor indicatoare de direcție;
- d) conectare: comandă distinctă față de restul luminilor; conectarea trebuie să fie posibilă și când contactul nu este pus;
- e) martor de conectare: obligatoriu.

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

- a) prezență:
 - i) obligatorie S1 sau S2;
 - ii) obligatorie S3 la M₁ înmatriculate (fabricate) după 1 ianuarie 2007 și la N₁ (cu excepția șasiurilor-cabină și a celor cu spațiu pentru încărcătură deschis) înmatriculate (fabricate) după 1 ianuarie 2007;
 - iii) facultativă S3 la M₂, M₃, N₂, N₃ și O;
- b) număr: două lămpi S1 sau două lămpi S2 și, pentru autovehiculele M₁, o lampă S3; este posibilă și montarea a două 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 M₁ și N₁, se mai pot monta două lămpi suplimentare S1 sau S2 la o distanță, pe înălțime, de minimum 600 mm față de cele obligatorii;
- c) culoare: roșu;

d) conectare: la acționarea pedalei de frână; lămpile pot fi acționate și de frâna de încetinire sau de un dispozitiv similar;

e) martor de conectare: facultativ; dacă acesta există, el trebuie să nu clipească și să se aprindă în cazul funcționării defectuoase a lămpilor;

f) lampa S3 nu trebuie încorporată într-un alt echipament de iluminare-semnalizare;

g) lampa S3 poate fi montată în exteriorul caroseriei sau în interiorul acesteia.

6.1.8. Lămpi de iluminare a plăcii cu numărul de înmatriculare/înregistrare spate

a) prezență: obligatorie;

b) număr: în așa fel încât lampa/lămpile să ilumineze zona plăcii cu numărul de înmatriculare/înregistrare;

c) culoare: alb.

6.1.9. Lămpi de poziție față

a) prezență:

i) obligatorie pentru M și N;

ii) obligatorie pentru remorci mai late de 1.600 mm, facultativă pentru restul remorcilor;

b) număr: două;

c) culoare: alb sau galben;

d) conectare: aprindere și stingere simultană;

e) martor de conectare: obligatoriu.

6.1.10. Lămpi de poziție spate

a) prezență: obligatorie

b) număr: două; opțional, pentru M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃ și O₄, se mai pot instala două lămpi de poziție atunci când nu sunt instalate lămpi de gabarit;

c) culoare: roșu;

d) conectare: aprindere și stingere simultană;

e) martor de conectare: obligatoriu; trebuie să fie combinat cu cel al lămpilor de poziție față.

6.1.11. Lămpi de ceață spate

a) prezență: facultativă;

b) număr: una sau două;

c) culoare: roșu;

d) conectare:

i) lampa sau lămpile de ceață spate trebuie 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 trebuie să se poată stinge independent de orice alt far sau se aplică una dintre 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 auto este deschisă, dacă lămpile indicate la paragraful i) sunt aprinse sau stinse, în timp ce întrerupătorul lămpilor de ceață spate este conectat;

iii) sub rezerva dispozițiilor enunțate la paragrafele i) și ii), funcționarea lămpii sau a lămpilor de ceață spate trebuie să fie independentă de aprinderea ori stingerea oricărei alte lămpi;

e) martor de conectare: obligatoriu.

6.1.12. Lămpi de staționare

a) prezență:

i) facultativă: pe autovehicule care nu depășesc 6 m lungime și 2 m lățime;

ii) interzisă: pe oricare alte vehicule;

b) număr: fie două în față și două în spate, fie câte o lampă pe fiecare latură;

c) culoare: alb în față, roșu în spate sau galben dacă sunt reciproc încorporate cu lămpile de direcție laterale ori cu lămpile de poziție laterale;

d) conectare: lămpile de staționare aflate pe aceeași parte a vehiculului trebuie să poată fi aprinse independent de alt echipament de iluminat chiar și când contactul nu este pus;

e) martor de conectare: facultativ;

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

6.1.13. Lămpi de gabarit

a) prezență:

i) obligatorie pe vehicule cu lățime mai mare de 2,10 m;

ii) facultativă pe vehicule cu lățimea cuprinsă între 1,80 m și 2,10 m;

iii) pe autoșasiuri lămpile de gabarit spate sunt facultative (vor fi montate pe suprastructură);

b) număr: două vizibile din față și două vizibile din spate;

c) culoare: alb în față și roșu în spate;

d) conectare: să poată fi acționate simultan;

e) martor de conectare: același cu cel de la lămpile de poziție;

f) 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 minimum 200 mm.

6.1.14. 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: doi;

c) culoare: roșu; suprafața iluminată poate avea părți comune cu suprafața aparentă a oricărei lămpi spate.

6.1.15. Catadioptri spate triunghiulari

a) Prezență:

i) obligatorie la remorci;

ii) interzisă la autovehicule;

b) număr: două; montare: triunghiul cu vârful în sus; niciun echipament de iluminat nu poate fi plasat în interiorul triunghiului;

c) culoare: roșu.

6.1.16. Catadioptri față netriunghiulari

a) prezență:

i) obligatorie pe remorci și pe autovehiculele cu faruri escamotabile;

ii) facultativă pe celelalte autovehicule;

b) număr: doi;

c) culoare: identică cu lumina primită (catadioptri albi sau incolori);

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

6.1.17. Catadioptri laterali netriunghiulari

a) prezență:

i) obligatorie pe orice autovehicul cu lungimea de peste 6 m și pe orice remorcă;

ii) 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 cerinței).

c) culoare: galben; catadioptrii 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 staționare sau cu lămpile de poziție laterale spate roșii;

d) 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.

6.1.18. 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, iar lampa cu marcajul SM2 poate fi folosită

numai pe vehicule din categoria M₁; pe vehiculele din categoriile M₁ și N₁ cu o lungime mai mică de 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 cerinței);

c) 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 staționare spate;

d) conectare: să poată fi acționate simultan;

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

6.1.19. Lămpi de circulație pe timp de zi

a) prezență: opțională la autovehicule, interzisă la remorci;

b) număr: două;

c) culoare: alb;

d) conectare: lămpile de circulație pe timp de zi sunt pornite automat în momentul în care dispozitivul care comandă pornirea și/sau oprirea motorului (sistemului de propulsie) se află într-o poziție care face posibilă funcționarea motorului (sistemului de propulsie).

6.1.20. Lămpi de viraj

a) prezență: opțională la autovehicule;

b) număr: două;

c) culoare: alb;

d) conectare: lămpile de viraj trebuie conectate în așa fel încât să nu poată fi activate decât dacă farurile cu lumină de drum sau farurile cu lumină de întâlnire sunt pornite. Lampa de viraj de pe una dintre părțile vehiculului poate fi pornită automat numai dacă indicatoarele de direcție de pe aceeași parte a vehiculului sunt pornite și/sau dacă unghiul de direcție este schimbat din poziția drept înainte înspre aceeași parte a vehiculului. Lampa de viraj este oprită automat în momentul în care lampa indicatoare de direcție este oprită și/sau dacă unghiul de direcție a revenit în poziția drept înainte.

6.1.21. Marcaje de vizibilitate

a) prezență:

i) interzisă: pe vehiculele din categoriile M₁ și O₁;

ii) obligatorie:

- spre spate: marcaj de contur complet pe vehiculele cu o lățime mai mare de 2.100 mm din următoarele categorii: N₂ cu o masă maximă mai mare de 7,5 tone și N₃ (cu excepția șasiurilor-cabină, a vehiculelor incomplete și a tractoarelor pentru semiremorci), O₃ și O₄ (cu excepția vehiculelor incomplete);

- pe partea laterală: marcaj de contur parțial pe vehiculele cu o lungime mai mare de 6.000 mm (inclusiv bara de tractare) din următoarele categorii: N₂ cu o masă maximă mai mare de 7,5 tone și N₃ (cu excepția șasiurilor-cabină, a vehiculelor incomplete și a tractoarelor pentru semiremorci), O₃ și O₄ (cu excepția vehiculelor incomplete).

În cazul în care forma, structura, construcția și cerințele de funcționare ale vehiculului nu permit instalarea marcajului de contur obligatoriu, în locul acestuia se poate instala un marcaj liniar.

iii) opțională:

- spre spate și lateral: pe toate categoriile de vehicule nespicate la pet. i) și ii), inclusiv pe cabina autotractoarelor pentru semiremorci și pe cabina șasiurilor-cabină.

În locul marcajelor liniare obligatorii se poate aplica un marcaj de contur parțial sau complet, iar în locul marcajului de contur parțial obligatoriu se poate aplica un marcaj de contur complet;

- spre față: marcaj liniar pe vehiculele din categoriile O₂, O₃ și O₄.

Marcajul de contur parțial sau integral nu poate fi aplicat pe partea din față.

c) culoare:

i) alb spre față;

ii) alb sau galben pe lateral;

iii) roșu sau galben în spate.

6.22. Faruri adaptive

Sistem de faruri adaptive (SFA) față înseamnă un dispozitiv de iluminat omologat în conformitate cu Regulamentul nr. 123, care furnizează fascicule cu caracteristici diferite pentru adaptarea automată la condiții variabile de utilizare a fazei scurte (lumină de întâlnire) și, dacă se aplică, a fazei lungi (lumină de drum). Lumină de drum adaptivă înseamnă lumina de drum a unui SFA care își adaptează forma fasciculului în prezența vehiculelor care circulă în sens opus și care circulă în față, în vederea îmbunătățirii vizibilității conducătorului auto, fără a provoca disconfort, distragerea atenției sau lumină orbitoare capabile să afecteze pe ceilalți participanți la trafic.

- a) prezență: opțională la autovehicule, interzisă la remorci;
- b) număr: un SFA;
- c) culoare: alb;
- d) conectare: conform 6.1.1 și 6.1.2.

6.23. Semnal de oprire de urgență

Semnal de oprire de urgență înseamnă un semnal care indică pentru alți utilizatori ai drumului, care se găsesc în spatele vehiculului, că s-a acționat puternic sistemul de frânare al vehiculului, corespunzător condițiilor prevalente de rulare.

- a) prezență: opțională;
- b) număr: conform 6.1.5 și 6.1.7, după caz;
- c) culoare: conform 6.1.5 și 6.1.7, după caz;
- d) conectare: acționare simultană, intermitentă, a tuturor lămpilor de stop sau a lămpilor indicatoare de direcție montate pe vehicul.

6.24. Lămpi exterioare de curtoazie

Lampă exterioară de curtoazie înseamnă o lampă utilizată pentru furnizarea de iluminare suplimentară pentru asistare la intrarea sau ieșirea șoferului și a pasagerilor în/din vehicul sau în cursul operațiunilor de încărcare.

- a) prezență: opțională la autovehicule;
- b) număr: două; cu toate acestea, sunt permise și alte lămpi de curtoazie exterioare pentru iluminarea treptelor și/sau a mânerelor ușilor. Fiecare mâner de ușă sau fiecare treaptă trebuie să fie iluminată de maximum o lampă;
- c) culoare: alb;
- d) conectare: lampa de curtoazie exterioară nu trebuie activată decât dacă vehiculul este în staționare și una sau mai multe din următoarele condiții sunt îndeplinite:
 - i) motorul este oprit;
 - ii) o portieră a șoferului sau a pasagerilor este deschisă;
 - iii) o ușă a compartimentului pentru încărcătură este deschisă.

6.25. Semnal de avertizare în cazul coliziunii la extremitatea posterioară

Semnal de avertizare în cazul coliziunii la extremitatea posterioară (RECAS) înseamnă un semnal automat emis de către vehiculul aflat în față către cel care îl urmează. Acesta avertizează asupra faptului că vehiculul care îl urmează trebuie să întreprindă acțiuni urgente pentru a preveni o coliziune.

- a) prezență: opțională;
- b) număr: conform 6.1.5;
- c) culoare: galben auto;
- d) conectare: automată.

6.26. Lămpi de manevră

Lampă de manevră înseamnă o lampă utilizată pentru iluminarea suplimentară laterală a vehiculului, care să asiste în timpul manevrelor lente.

- a) prezență: opțională la autovehicule;
- b) număr: una sau două (una pe fiecare parte laterală);
- c) culoare: alb;
- d) conectare: lampa (lămpile) de manevră trebuie să fie activate automat pentru manevrele lente de până la 10 km/h, cu condiția să fie îndeplinită una din următoarele condiții:

- i) înainte de punerea în mișcare a vehiculului pentru prima oară, după fiecare activare manuală a sistemului de propulsie;
- ii) marșarierul este activat;
- iii) un sistem video de asistență la manevrele de parcare este activat.

Lămpile de manevră sunt oprite automat dacă viteza de avansare a vehiculului este mai mare de 10 km/h și rămân oprite până când sunt îndeplinite din nou condițiile pentru activarea lor.

6.2. 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.

7. Dispozitive de avertizare acustică

7.1. Dispozitivul de avertizare acustică trebuie să emită un sunet uniform și constant; spectrul său acustic nu trebuie să se modifice sensibil în timpul funcționării.

8. Motorul și protecția mediului

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

8.2. În cazul autovehiculelor utilizate provenite dintr-un SM, dacă norma de poluare EURO nu se poate stabili pe baza documentelor tehnice privind datele de omologare, se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151 sau din anexa 4a la Regulamentul ONU nr. 83, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE, ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 582/2011 sau a testelor echivalente cu cele precizate în Regulamentul ONU nr. 49, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.

8.3. Prin excepție de la prevederile pct. 8.1 autovehiculele utilizate provenite dintr-un SM pentru care nu se poate stabili (pe bază de documente tehnice privind datele de omologare sau teste) norma de poluare EURO vor fi omologate, dar vor fi încadrate ca autovehicule non-EURO.

8.4. Autovehiculele utilizate provenite din alte state în afara SM trebuie să respecte cel puțin valorile-limită privind încercarea de tip I precizate la linia A din tabelul de la pct. 5.3.1.4 al anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată de Directiva 98/69/CE (EURO 3) sau să respecte cel puțin valorile-limită privind încercarea de tip I precizate la linia A din tabelul 1, pct. 5.3.1.4 la Regulamentul ONU 83-05 (EURO 3) sau cel puțin valorile-limită precizate la linia A a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată de Directiva 1999/96/CE (EURO III) sau cel puțin valorile-limită precizate la linia A din tabelul 1, pct. 5.2.1 la Regulamentul ONU nr. 49-03 (EURO III), după caz, în funcție de categoria autovehiculului.

8.5. În cazul în care norma de poluare EURO nu se poate stabili pe baza documentelor tehnice privind datele de omologare, se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151 sau din anexa 4a la Regulamentul ONU nr. 83-05, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE, ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 582/2011 sau a testelor echivalente cu cele precizate din Regulamentul ONU nr. 49-03, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.

8.5.1. Pentru autovehiculele care îndeplinesc normele statului California menționate în secțiunea 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, respectiv Codul de reglementări Californian, titlul 13, secțiunea 1961, norma de poluare se stabilește fără a se efectua încercarea de tip I precizată la pct. 8.5. și este corespunzătoare normei de poluare obligatorie la comercializarea în UE a vehiculelor noi, valabilă la data fabricației autovehiculului.

8.6. Instalarea pe autovehicul a unui sistem sau a unei componente de reducere a emisiilor poluante este menționată în CIV numai dacă această modificare determină încadrarea într-o altă normă de poluare

EURO în raport cu cea stabilită la omologarea inițială, în sensul trecerii la o normă de poluare EURO care exprimă reducerea emisiilor poluante, și cu respectarea următoarelor condiții:

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

b) se pune la dispoziția RAR un extras din raportul de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE, ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, care să conțină informații cu privire la valorile emisiilor poluante obținute în funcție de tipul testului efectuat pentru un autovehicul sau un motor reprezentativ pentru familiile din care acestea fac parte.

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

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

e) sunt respectate cerințele privind emisiile poluante prevăzute în RNTR 1.

8.6.1. Cerințele b) și c) nu sunt obligatorii în cazul în care în documentul de înmatriculare din statul de proveniență au fost înscrise informații privind modificarea normei de poluare.

8.6.2. În cazul în care cerințele menționate la lit. a) – d) nu sunt îndeplinite, stabilirea normei de poluare EURO se realizează numai în baza prezentării unui raport de încercare pentru autovehiculul sau motorul în cauză, întocmit de un serviciu tehnic notificat, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE, ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.

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

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

b) se pune la dispoziția RAR documentul de calibrare/recalibrare a software-ului unității de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului emis de atelierul care a efectuat modificarea sau o confirmare a acestei modificări emisă de către producător sau reprezentantul acestuia în România;

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

d) sunt respectate cerințele privind emisiile poluante prevăzute în RNTR 1.

8.7.1 În cazul în care cerințele menționate la lit. a) - c) nu sunt îndeplinite, stabilirea normei de poluare EURO se realizează numai în baza prezentării unui raport de încercare pentru autovehiculul sau motorul în cauză, întocmit de un serviciu tehnic notificat, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE, ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, cu respectarea valorilor limită-aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.

8.8. În cazul înlocuirii unui mas cu un mac sau a unui mac cu un mas, pentru autovehiculele din categoriile M₁ și N₁ cu o masă de referință de cel mult 2.840 kg și care respectă cel puțin norma de poluare Euro 3 sau Euro III (menționată în CIV), norma de poluare EURO se stabilește pe baza unui raport de

încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și a normei de poluare EURO inițiale a autovehiculului care a fost modificat.

8.9. Ca alternativă la efectuarea testelor precizate la pct. 8.2 și 8.4-8.8 se pot efectua încercări cu sisteme portabile de măsură a emisiilor poluante chimice, conform metodologiilor precizate în reglementările CE/UE aplicabile.

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

8.11. În cazul autovehiculelor echipate cu instalație de alimentare cu GPL, componentele instalației trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 67, iar montarea instalației trebuie să respecte prevederile Regulamentului ONU nr. 67; această cerință este considerată îndeplinită în cazul instalațiilor omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 115 sau certificate în conformitate cu legislația națională în vigoare.

8.12. În cazul autovehiculelor echipate cu instalație de alimentare cu GNC sau GNL, componentele instalației trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 110, iar montarea instalației trebuie să respecte prevederile Regulamentului ONU nr. 110; această cerință este considerată îndeplinită în cazul instalațiilor omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 115 sau certificate în conformitate cu legislația națională în vigoare.

8.13. Autovehiculele cu propulsie electrică (autovehicule hibrid electrice sau autovehicule pur electrice) trebuie să respecte cerințele prevăzute la subpct. 5.1, 5.2 și 5.3 din Regulamentul ONU nr. 100.

8.14. Autovehiculele care funcționează cu hidrogen trebuie omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 134 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 anexa XIV sau în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 79/2009 + R UE.

9. Caroseria

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

9.2. Pentru vehiculele din categoria M₁ este necesar ca suprafața exterioară a acestora să nu conțină nici părți ascuțite sau tăioase, nici proeminențe îndreptate spre exterior care, din cauza formei, a dimensiunilor, a orientării sau durității lor, pot spori riscul sau gravitatea leziunilor corporale cauzate unei persoane lovite sau atinse de caroserie în caz de coliziune. Este necesar ca suprafața exterioară a vehiculelor să nu comporte părți orientate spre exterior care pot acroșa pietonii, bicicliștii sau motocicliștii. Aceste cerințe se verifică atunci când vehiculul este cu ușile, gemurile și capacele de acces în poziție închisă. Cerințele nu se aplică acelor părți ale suprafeței exterioare a vehiculului care se găsesc la peste 2 metri înălțime, sub linia podelei sau amplasate astfel încât, atât în condiții statice, cât și în condiții de funcționare, să nu poată fi atinse de o sferă cu un diametru de 100 mm.

9.3. Cerințele de la pct. 9.1 și 9.2 se aplică și cabinelor autovehiculelor din categoria N, în partea din față a peretelui posterior al cabinei, cu excepția părților suprafeței exterioare a autovehiculului care se găsesc la peste 2 m înălțime și cu excepția părților suprafeței exterioare a autovehiculului care se găsesc sub un plan orizontal trecând prin centrul roților față sau sub un plan orizontal situat la 50 cm deasupra solului, cel mai jos fiind luat în considerare.

9.4. Cerințele de la pct. 9.1 și 9.2 nu se aplică vehiculelor din categoria O.

9.5. Vehiculele din categoriile N₂ și N₃ trebuie să fie echipate cu dispozitive de protecție antiîmpănare față, cu excepția celor din categoria N₂ 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 N₂ și N₃ sau celor care, prin funcția lor, nu pot îndeplini aceste cerințe.

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

9.5.2. Înălțimea secțiunii transversale a dispozitivului va fi de cel puțin 100 mm la vehiculele din categoria N₂, respectiv de cel puțin 120 mm la vehiculele din categoria N₃.

9.5.3. 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.

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

9.6.1. 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:

a) dispozitivul trebuie montat cât mai aproape de partea din spate a vehiculului;

b) când vehiculul este neîncărcat, partea inferioară a dispozitivului trebuie să se afle la cel mult de 550 mm de sol;

c) 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;

d) înălțimea secțiunii transversale a dispozitivului va fi de cel puțin 100 mm.

e) extremitățile laterale ale dispozitivului nu trebuie să fie curbate spre înapoi și nu vor prezenta muchii ascuțite spre exterior;

f) dispozitivul poate fi astfel conceput încât poziția sa să poată fi modificată, dar acesta trebuie să poată fi blocat în poziția de lucru ;

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

a) este echipat cu un dispozitiv conform cu prevederile de la subpct. 9.6.1;

b) 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.

c) 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.

9.7. 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.

9.7.1. 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.

9.7.2. 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.

9.7.3. 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.

9.7.4. Marginea din față trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) la autovehicule: la maxim 300 mm în spatele planului transversal tangent la pneul ultimei roți din față;

b) la remorci: la maxim 500 mm în spatele planului transversal tangent la pneul ultimei roți din față;

c) la semiremorci: la maxim 250 mm în spatele planului transversal al picioarelor de sprijin și la maxim 2.700 mm în spatele planului transversal al pivotului de cuplare.

d) 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:

i) 50 mm pentru categoriile de vehicule N₂ și O₃;

ii) 100 mm pentru categoriile de vehicule N₃ și O₄;

și să fie curbate cu 100 mm spre interior.

e) în cazul în care cota de 300 mm „cade” în interiorul cabinei, protecția laterală trebuie realizată astfel încât aceasta să atingă panourile cabinei. Se admite maximum 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 lit. d).

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

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

9.7.7. Marginea superioară a dispozitivului trebuie să se găsească la maximum 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.

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

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

- a) orificiile de aerisire trebuie să fie concepute astfel încât să se evite orice risc de incendiu;
- b) scurgerile de combustibil în cazul umplerii rezervorului trebuie să nu ajungă pe sistemul de evacuare; scurgerile trebuie direcționate către sol;
- c) rezervorul de combustibil nu trebuie instalat în habitacul sau în alt compartiment care face parte din habitacul;
- d) rezervorul de combustibil nu trebuie să constituie o suprafață (podea, perete sau panou);
- e) trebuie separat de habitacul de un perete despărțitor cu orificii doar pentru cabluri;
- f) eventualele scurgeri din rezervor nu trebuie să se prelingă în habitacul;
- g) orificiul de umplere al rezervorului nu trebuie să se găsească în habitacul, în compartimentul de bagaje sau în compartimentul motor;
- h) 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.

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

9.9. Omologarea unui vehicul din categoria N₁ obținut prin modificarea unui vehicul din categoria M₁ este admisă numai dacă vehiculul final din categoria N₁ respectă criteriile pentru clasificarea vehiculelor în categoria N₁, precizate în Regulamentul (UE) 2018/858, Anexa 1, partea A, pct. 3.8.

10. Amenajarea interioară

10.1. Scaunele autovehiculelor din categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază din categoriile M sau N, trebuie să fie omologate conform Regulamentului ONU nr. 17, Regulamentului ONU nr. 80 sau Directivei 74/408 CEE și trebuie să respecte condițiile de marcare.

10.2. Soluțiile tehnice utilizate pentru ancorajul centurilor de siguranță ale scaunelor autovehiculelor din categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază sau incomplete din categoriile M sau N trebuie să respecte prescripțiile de rezistență specificate în Regulamentul ONU nr. 14 sau în Directiva 76/115/CEE. Prescripțiile de rezistență se consideră respectate dacă sunt disponibile certificate de omologare sau rapoarte de încercări care confirmă soluția de ancorare a centurilor utilizată pe tipul respectiv de vehicul. Rapoartele de încercări ce conțin metode de încercare virtuală sunt de asemenea acceptate. Pentru autovehiculele din categoria N₁ este acceptată și îndeplinirea condițiilor de rezistență valabile pentru autovehiculele din categoria M₂, cu excepția locurilor din față.

10.3. Autovehiculele din categoriile M₂ și M₃ trebuie să respecte prevederile care afectează direct siguranța activă și pasivă, precum și pe cele privind amenajarea interioară din Regulamentul ONU nr. 107. Aceste cerințe se consideră îndeplinite pentru autovehiculele omologate CE de tip în conformitate cu Directiva 2001/85/CE.

10.4. Autovehiculele trebuie să respecte următoarele cerințele privind echiparea cu centuri de siguranță:

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

10.4.2. Condiții minimale de echipare cu centuri de siguranță a autovehiculelor:

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

M₁ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile laterale spate.

M₂ și M₃ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile în fața cărora nu se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară).

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

M₁ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și locurile laterale spate și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile centrale spate, precum și pentru locurile transversale.

M₂ și M₃ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față, centuri cu două sau 3 puncte de ancorare pentru locurile în fața cărora nu se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară) și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile transversale.

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

M₁ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și locurile laterale spate și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile centrale spate (pentru locurile îndreptate spre înapoi centuri cu două puncte de ancorare).

M₂, M₃, N₁, N₂ și N₃ – centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile laterale față (locul central față și cel al ghidului la autocare poate fi echipat cu centură de siguranță cu două puncte de ancorare).

M₂ și M₃ – centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile în fața cărora nu se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară).

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

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

M₁ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și locurile laterale spate și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile centrale spate.

M₂, M₃, N₁, N₂ și N₃ – centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile laterale față (locul central față și cel al ghidului la autocare poate fi echipat cu centură de siguranță cu două puncte de ancorare).

M₂ și M₃ – centuri cu două sau trei puncte de ancorare pentru locurile în fața cărora nu se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară).

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

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

M₁ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile din față și locurile laterale spate și centuri cu două puncte de ancorare pentru locurile centrale spate (pentru locurile îndreptate spre înapoi centuri cu două puncte de ancorare).

M₂ ≤ 3,5 tone - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare, cu excepția locurilor îndreptate spre înapoi;

M₂ > 3,5 tone, M₃, N₁, N₂ și N₃ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare pentru locurile laterale față (locul central față și cel al ghidului la autocare poate fi echipat cu centură de siguranță cu două puncte de ancorare).

M₂ și M₃ – centuri cu două sau 3 puncte de ancorare pentru locurile în fața cărora nu se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară).

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

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

M₁ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare și retractor pentru locurile din față și locurile laterale spate și centuri cu două puncte de ancorare cu sau fără retractor pentru locurile centrale spate (pentru locurile îndreptate spre înapoi centuri cu două puncte de ancorare cu sau fără retractor).

M₂ ≤ 3,5 tone - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare și retractor pentru toate locurile îndreptate spre înainte și cu două puncte de ancorare și retractor, pentru locurile îndreptate spre înapoi;

M₂ > 3,5 tone și M₃ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare și retractor pentru locurile îndreptate spre înainte și centuri cu două puncte de ancorare și retractor pentru locurile îndreptate spre înapoi (este admis montajul centurii de siguranță cu două puncte de ancorare și retractor pentru locurile îndreptate spre înainte dacă în fața locului respectiv se află un alt scaun sau un dispozitiv de protecție (panou, bară)).

N₁ - centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare și retractor pentru locurile laterale din față. Locul centru față trebuie echipat cu centură de siguranță cu două sau trei puncte de ancorare. Locurile din spate îndreptate spre față trebuie echipate cu centuri de siguranță cu două puncte de ancorare dacă locurile în cauză sunt în mod particular expuse. Pentru locurile îndreptate spre înapoi nu este obligatorie montarea centurilor de siguranță.

N₂ și N₃ - pentru locurile laterale din față centuri de siguranță cu 3 puncte de ancorare și retractor sau cu două puncte de ancorare. Locurile centrale și cele din spate îndreptate spre față trebuie echipate cu centuri de siguranță cu două puncte de ancorare dacă locurile în cauză sunt în mod particular expuse. Pentru locurile îndreptate spre înapoi nu este obligatorie montarea centurilor de siguranță.

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

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

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

NOTĂ:

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

B.

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

B: centură de siguranță în două puncte (abdominală)

r: retractor

m: retractor cu blocare de urgență cu sensibilitate multiplă

3: retractor cu blocare automată

4: retractor cu blocare de urgență

N: prag înalt de reacție

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

NOTE GENERALE:

Nota 1 : Echiparea cu centuri de siguranță nu este obligatorie pentru locurile autovehiculelor din categoriile M₂ și M₃, clasele I, II sau A.

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

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

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

H. Începând cu 01.07.2016 (data primei înmatriculări sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută)

Categorie vehicul	Locuri orientate spre înainte				Locuri orientate spre înapoi
	Locuri laterale		Locuri centrale		
	Față	Altele decât cele față	Față	Altele decât cele față	
M ₁	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m
M ₂ ≤ 3,5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm
M ₂ > 3,5 t	Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (x)	Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (x)	Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (x)	Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (x)	Br3, Br4m, Br4Nm
M ₃ *)	Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (x)	Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (x)	Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (x)	Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (x)	-
N ₁	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm, Br4m, Br4Nm (xx)	B, Br3, Br4m, Br4Nm, A, Ar4m, Ar4Nm (xxx)	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
N ₂	Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (xxx)	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, A, Ar4m, Ar4Nm (xxx)	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
N ₃	Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (xxx)	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, A, Ar4m, Ar4Nm (xxx)	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm

*) Pentru locurile orientate lateral este obligatorie echiparea cu centuri de siguranță de tipul B, Br3, Br4m, Br4Nm

(x) Centura abdominală permisă dacă în fața locului considerat există elemente cu materiale moi (risc minim de rănire la impactul cu capul) sau distanța minimă orizontală între partea din față a spătarului scaunului considerat și elementele din față este de cel puțin 1000 mm.

(xx) Centura abdominală permisă dacă locul considerat se află lângă un culoar de trecere cu lățimea de minimum 300 mm.

(xxx) Centura abdominală permisă dacă în fața locului considerat distanța minimă orizontală între partea din față a spătarului scaunului considerat și parbriz este de cel puțin 1000 mm.

A: centură de siguranță în trei puncte (abdominală și diagonală)

B: centură de siguranță în două puncte (abdominală)

r: retractor

m: retractor cu blocare de urgență cu sensibilitate multiplă

3: retractor cu blocare automată

4: retractor cu blocare de urgență

N: prag înalt de reacție

NOTE GENERALE:

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

Echiparea cu centuri de siguranță nu este obligatorie pentru locurile autovehiculelor din categoriile M₂ și M₃, clasele I, II sau A

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

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

10.5. Pentru autovehiculele care au devenit M₂ sau M₃ 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 sau cu Regulamentul ONU nr. 122.

10.6. În cazul autovehiculelor din categoria N, în principiu, compartimentul (compartimentele) în care se găsesc toate locurile așezate este (sunt) complet separat(e) de suprafața pentru încărcătură.

10.6.1. Prin derogare de la cerința menționată anterior, se pot transporta persoane și mărfuri în același compartiment cu condiția ca suprafața de încărcare să fie echipată cu dispozitive de protecție concepute să protejeze persoanele transportate împotriva deplasării încărcăturii în timpul condusului, inclusiv în caz de frânare bruscă și de viraje strânse.

10.6.2. Dispozitivele de asigurare sau de fixare a mărfurilor destinate să fixeze încărcătura astfel cum se prevede la pct. 10.6.1, precum și sistemele de compartimentare destinate vehiculelor care nu depășesc 7,5 tone sunt concepute în conformitate cu dispozițiile din secțiunile 3 și 4 ale standardului internațional ISO 27956:2009.

10.6.3. Cerințele menționate la pct. 10.6.2 pot fi verificate în baza unei declarații de conformitate furnizate de producător.

10.6.4. Ca alternativă la cerințele de la pct. 10.6.2, producătorul poate demonstra satisfăcător autorității de omologare că dispozitivele de asigurare a mărfurilor montate prezintă un nivel de protecție echivalent cu cel prevăzut în standardul menționat.

11. Vizibilitatea

11.1. Geamurile vehiculelor se fabrică din sticlă calită sau sticlă de securitate stratificată; montarea geamurilor de plastic este permisă numai în locurile situate în spatele stâlpului „B”.

11.2. Geamurile aflate în câmpul de vizibilitate principal al conducătorului auto trebuie să asigure un factor de transmisie normală a luminii de cel puțin 70%.

11.2.1. 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.

11.3. Nu este permisă diminuarea transparenței geamurilor aflate în câmpul de vizibilitate principal al vehiculului astfel încât să nu se mai respecte prescripțiile subpct. 11.2.

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

11.5. 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 auto decât cea de pornire sau de oprire.

11.6. 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.

11.7. Vehiculele din categoriile M și N trebuie echipate cu oglinzi retrovizoare în conformitate cu tabelul de mai jos.

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

- a) clasa I: oglinzi retrovizoare interioare;
- b) clasa II: oglinzi retrovizoare exterioare principale „mari”;
- c) clasa III: oglinzi retrovizoare exterioare principale „mici”;
- d) clasa IV: oglinzi retrovizoare exterioare cu unghi mare de vizibilitate;
- e) clasa V: oglinzi retrovizoare exterioare numite de proximitate (apropiere);
- f) clasa VI: oglinzi exterioare pentru vizibilitate frontală.

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

11.7.3. Oglinda retrovizoare exterioară situată pe partea conducătorului auto 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.

	Oglindă interioară	Oglinzi exterioare
--	--------------------	--------------------

Categoria vehiculului	Oglindă interioară clasa I	Oglindă principală (mare) clasa II	Oglindă principală (mică) clasa III	Oglindă cu unghi mare de vizibilitate clasa IV	Oglindă de proximitate clasa V	Oglindă pentru vizibilitate frontală clasa VI
M ₁	Obligatorie Cu excepția cazului în care oglinda nu asigură vizibilitatea spre înapoi Opțională În cazul în care oglinda nu asigură vizibilitatea spre înapoi	Opțională	Obligatorie Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului. Ca alternativă, se pot instala oglinzi din clasa II.	Opțională Una pe partea conducătorului auto și/sau una pe partea pasagerului	Opțională Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	Opțională (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
M ₂	Opțională (Nu există cerințe privind câmpul de vizibilitate.)	Obligatorie Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	Nu este admisă.	Opțională Una pe partea conducătorului auto și/sau una pe partea pasagerului	Opțională Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	Opțională (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
M ₃	Opțională (Nu există cerințe privind câmpul de vizibilitate.)	Obligatorie Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	Nu este admisă.	Opțională Una pe partea conducătorului auto și/sau una pe partea pasagerului	Opțională Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	Opțională (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
N ₁	Obligatorie Cu excepția cazului în care oglinda nu asigură vizibilitatea spre înapoi Opțională În cazul în care oglinda nu asigură vizibilitatea spre înapoi	Opțională	Obligatorie Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului. Ca alternativă, se pot instala oglinzi din clasa II.	Opțională Una pe partea conducătorului auto și/sau una pe partea pasagerului	Opțională Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	Opțională (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
N ₂ ≤ 7,5 t	Opțională (Nu există cerințe privind câmpul de vizibilitate.)	Obligatorie Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	Nu este admisă.	Obligatorie Pentru ambele părți, dacă o oglindă din clasa V poate fi montată Opțională Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului, dacă o oglindă din clasa V nu	Obligatorie Una pe partea pasagerului Opțională Una pe partea conducătorului auto (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.) Poate fi aplicată o toleranță de + 10 cm.	Opțională O oglindă pentru vizibilitate frontală (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)

				poate fi montată		
N ₂ > 7,5 t	Opțională (Nu există cerințe privind câmpul de vizibilitate.)	Obligatorie Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	Nu este admisă.	Obligatorie Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	Obligatorie Una pe partea pasagerului Opțională Una pe partea conducătorului auto (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	Obligatorie O oglindă pentru vizibilitate frontală (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)
N ₃	Opțională (Nu există cerințe privind câmpul de vizibilitate.)	Obligatorie Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	Nu este admisă.	Obligatorie Una pe partea conducătorului auto și una pe partea pasagerului	Obligatorie Una pe partea pasagerului Opțională Una pe partea conducătorului auto (Ambele trebuie să fie instalate la cel puțin 2 m deasupra solului.)	Obligatorie O oglindă pentru vizibilitate frontală (Trebuie instalată la cel puțin 2 m deasupra solului.)

NOTĂ: echiparea cu oglinzi retrovizoare din clasa IV și V nu este obligatorie pentru autovehiculele din categoriile N₂ și N₃ înmatriculate înainte de 01.01.2000

12. Sistemul de rulare

12.1. Echiparea cu pneuri trebuie să fie în concordanță cu indicațiile producătorului vehiculului.

12.2. Pneurile utilizate pe vehicule trebuie să fie omologate în conformitate cu Directiva 92/23/CE, Regulamentul ONU nr. 30 sau Regulamentul ONU nr. 54, după caz.

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

13. Dispozitivele de cuplare

13.1. 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.

13.2. Dispozitivele de cuplare trebuie să poarte marca de omologare în conformitate cu Directiva 94/20/CE sau cu Regulamentul ONU nr. 55.

13.3. Dispozitivele de cuplare trebuie să fie montate în mod corespunzător, iar sistemele lor de închidere și zăvorăre trebuie să lucreze corect.

14. Amplasarea plăcilor de înmatriculare/înregistrare

14.1 Autovehiculele trebuie să fie dotate în față și în spate, iar remorcile în spate, cu un loc de amplasare a plăcilor de înmatriculare/înregistrare

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

- lățime 520 mm și înălțime 120 mm, sau
- lățime 340 mm și înălțime 240 mm.

14.2. Pe înălțime, locul de amplasare a plăcilor de înmatriculare/înregistrare trebuie să fie la minimum 300 mm și maximum 1.200 mm (2.000 mm în cazul în care construcția vehiculului nu permite altfel) de sol.

*ANEXA nr. 4 la reglementări***Condiții tehnice pentru omologarea națională individuală a vehiculelor agricole sau forestiere noi din categoriile T, C, R, S**

Nr.	Domeniul de referință Actul de reglementare	Aplicare *)				Cerințe alternative și modalitate de îndeplinire
		T	C	R	S	
1	Integritatea structurii vehiculului Regulamentul delegat (UE) 2015/208	D	D	D	D	Declarație producător (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele de la pct. 1 și 2 din anexa II la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
2	Viteza maximă, regulatorul de viteză și dispozitivele de limitare a vitezei Regulamentul delegat (UE) 2015/208	A	A	D	D	Se efectuează o încercare în conformitate cu anexa III la Regulamentul delegat (UE) 2015/208. Viteza maximă a vehiculelor remorcate este cea declarată de producător.
3	Dispozitive de frânare și cuplarea frânei remorcii Regulamentul delegat (UE) 2015/68	A	A	A	A	a) Sistemul de frânare este produs în conformitate cu anexa I la Regulamentul delegat (UE) 2015/68; b) Performanțele sistemului de frânare îndeplinesc cerințele din anexa II la Regulamentul delegat (UE) 2015/68. Se efectuează numai încercarea de tip 0 prevăzută la pct. 2.2 din anexa II la Regulamentul delegat (UE) 2015/68; c) Pentru sistemele de frânare cu transmisie hidraulică/pneumatică sunt îndeplinite cerințele din anexa IV la Regulamentul delegat (UE) 2015/68 cu privire la sursele de energie și dispozitivele de stocare a energiei, respectiv cerințele anexei III la același regulament pentru timpul de răspuns; d) Pentru sistemele de frânare inerțiale sunt îndeplinite cerințele din anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) 2015/68; e) pentru vehiculele cu sistem de propulsie hidrostatică sunt îndeplinite cerințele din anexa IX la Regulamentul delegat (UE) 2015/68.
4	Direcția pentru tractoarele rapide Regulamentul delegat UE 2015/208 (bazat pe Regulamentul ONU nr. 79) Y	A ^{(3), (4)}	A ^{(3), (4)}	NA	NA	a) Cerințele prevăzute la pct. 5 al Regulamentului ONU nr. 79, cu privire la direcția autovehiculelor se aplică vehiculelor cu viteza maximă prin construcție mai mare de 60 km/h. Se efectuează o încercare în conformitate cu pct. 6.1.2 și 6.2.1 ale Regulamentului ONU nr. 79; b) Cerințele din standardul ISO 10998:2008, amendamentul 1 2014 se aplică direcției vehiculelor cu viteza maximă mai mare de 40 km/h, dar care nu depășește 60 km/h.
5	Direcția Regulamentul delegat (UE) 2015/208 Y	D ^{(3), (5)}	D ^{(3), (5)}	NA	NA	Declarație producător (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa V la Regulamentul delegat (UE) 2015/208. Cerințele sunt considerate îndeplinite dacă, la opțiunea producătorului, au fost verificate cerințele prevăzute în anexa IV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 și se prezintă un raport de încercare în acest sens.
6	Vitezometrul Regulamentul delegat (UE) 2015/208	B	B	NA	NA	a) Toate tractoarele cu o viteză maximă mai mare de 30 km/h trebuie echipate cu un vitezometru; b) Toate tractoarele din categoriile T4.1 și C4.1 cu o viteză maximă mai mică de 30 km/h trebuie să fie echipate cu un vitezometru; c) Afișajul vitezometrului trebuie să se situeze în câmpul vizual direct al conducătorului auto și trebuie să fie clar lizibil atât ziua, cât și noaptea; intervalul de măsură trebuie să fie suficient de larg pentru a include viteza maximă a tipului de vehicul indicat de producător;

						d) Se efectuează încercarea prevăzută la pct. 2.3. din anexa VI la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 pentru verificarea etalonării vitezometrului.
7	Câmpul vizual și ștergătoare de parbriz Regulamentul delegat (UE) 2015/208 (bazat pe Regulamentul ONU nr. 71) Y	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	NA	NA	Se efectuează măsurătorile prevăzute conform cerințelor din ISO 5721-1: 2013.
8	Geamuri Regulamentul delegat (UE) 2015/208 (bazat pe Regulamentul ONU nr. 43)	B ^{(2), (3)}	B ^{(2), (3)}	NA	NA	<i>Componente</i> a) Geamurile trebuie să fie fabricate din sticlă calită sau sticlă de securitate stratificată; b) Montarea geamurilor din plastic este permisă numai în câmpul posterior de vizibilitate al conducătorului auto (toate geamurile prin care conducătorul auto are vizibilitate atunci când conduce sau manevrează vehiculul, amplasate în spatele unui plan care trece prin punctul de referință al ochilor conducătorului auto și care este perpendicular pe planul longitudinal median al vehiculului) și în zone care nu sunt necesare pentru câmpul posterior sau frontal de vizibilitate al conducătorului auto; c) Nu este necesar ca geamurile să fie omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 43. <i>Instalare</i> a) Montarea geamurilor pe vehiculele din categoriile T și C cu o viteză maximă mai mare de 60 km/h trebuie să respecte dispozițiile pentru vehiculele din categoria N din anexa 21 la Regulamentul ONU nr. 43; b) Pe vehiculele din categoriile T și C cu o viteză maximă care nu depășește 60 km/h, geamurile se montează în așa fel încât să asigure un nivel ridicat de siguranță pentru pasageri și în special pentru a oferi conducătorului auto un grad înalt de vizibilitate în toate condițiile de utilizare, nu numai în față, ci și în spate și lateral; c) Toate geamurile trebuie să aibă un factor de transmisie normală a luminii de cel puțin 70 % și nu este permisă lipirea pe acestea a unor folii colorate care reduc factorul de transmisie normală a luminii sub nivelul minim obligatoriu.
9	Oglinzi retrovizoare Regulamentul delegat (UE) 2015/208 Y	B ^{(2), (3)}	B ^{(2), (3)}	NA	NA	<i>Componente</i> a) Toate tractoarele trebuie să fie echipate cu două oglinzi retrovizoare exterioare și, opțional, cu o oglindă retrovizoare interioară; b) Nu este necesară omologarea de tip a acestora în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 46 sau Regulamentul ONU nr. 81. <i>Instalarea pe vehicul</i> Se efectuează măsurători pentru a se verifica îndeplinirea cerințelor privind câmpul de vizibilitate din anexa IX la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
10	Sisteme de informare a conducătorului auto Regulamentul delegat (UE) 2015/208 Y	D	D	NA	NA	Declarație producător (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa X la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
11	Dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă și sursele lor de lumină	E ^{(2), (3)}	E ^{(2), (3)}	E ^{(2), (3)}	E ^{(2), (3)}	Cerințele Regulamentelor ONU menționate nu se aplică. Totuși, se verifică funcționarea corectă a luminilor instalate.

	Regulamentul delegat (UE) 2015/208 (bazat pe Regulamentele ONU nr. 3, 4, 5, 6, 7, 19, 23, 31, 37, 38, 69, 77, 87, 91, 98, 99, 104, 112, 113, 119, 148, 149, 150 Y					
12	Instalații de iluminat Regulamentul delegat (UE) 2015/208 (bazat pe Regulamentul ONU nr. 86)	X ^{(1), (6)} A ⁽²⁾	X ^{(1), (6)} A ⁽²⁾	X ^{(1), (6)} A ⁽²⁾	X ^{(1), (6)} A ⁽²⁾	a) Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XII la Regulamentul delegat (UE) 2015/208; b) Dispozitivele de iluminat și semnalizare luminoasă care trebuie montate ulterior în scopul îndeplinirii cerințelor de la lit. a) poartă o marcă de omologare ONU de tip; c) Lumina fazei de întâlnire trebuie să fie adaptată la sensul de circulație pe partea dreaptă a drumului.
13	Sistemele de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajările interioare, tetierele, centurile de siguranță, portierele Regulamentul delegat (UE) 2015/208	B	B	NA	NA	<i>Amenajări interioare</i> Trebuie îndeplinite cerințele din Partea 2 a anexei XIII la Regulamentul delegat (UE) 2015/208. <i>Tetierele, dacă există</i> Cerințele Regulamentului ONU nr. 25 nu se aplică. <i>Centurile de siguranță</i> a) Atunci când un vehicul din categoria T sau C este echipat cu dispozitive de protecție în caz de răsturnare, acesta trebuie prevăzut cu centuri de siguranță și trebuie să respecte cerințele stabilite în ISO 3776-3:2009; b) Nu este necesară omologarea de tip a centurilor de siguranță c) Totuși, fiecare centură de siguranță poartă un marcaj de identificare. <i>Portiere, dacă există</i> Portierele, cu ferestre și trape din acoperiș, acționate electric, în cazul în care sunt montate pe vehicul, trebuie să respecte dispozițiile de la pct. 5.8.1 - 5.8.5 din Regulamentul ONU nr. 21, astfel cum este menționat în anexa I la acesta.
14	Exteriorul vehiculului și accesoriile Regulamentul delegat (UE) 2015/208	A	A	A	A	Trebuie îndeplinite cerințele anexei XIV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
15	Compatibilitate electromagnetică Regulamentul delegat (UE) 2015/208 Y	X ^{(1), (6)} A	X ^{(1), (6)} A	NA	NA	<i>Componente</i> a) Nu este necesară omologarea de tip a subsansamblelor electrice/electronice; b) Cu toate acestea, dispozitivele electrice/electronice montate ulterior sunt omologate de tip și sunt marcate corespunzător. <i>Emisiile de radiații electromagnetice</i> Declarație producător (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele prevăzute la anexa XV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 sau este conform cu Regulamentul ONU nr. 10 sau următoarele standarde alternative: - radiații electromagnetice în bandă largă: CISPR 12 sau SAE J551-2; sau - radiații electromagnetice în bandă îngustă: CISPR 12 (în exterior) sau 25 (în interior) sau SAE J551-4 și SAE J1113-41. <i>Încercări de imunitate</i> Încercarea de imunitate nu se efectuează.
16	Dispozitive de avertizare acustică Regulamentul delegat (UE) 2015/208	B ^{(2), (3)}	B ^{(2), (3)}	NA	NA	<i>Componente</i> Nu este necesară omologarea de tip a dispozitivelor de avertizare sonoră în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 28; totuși, acestea emit un sunet continuu, în conformitate cu pct. 6.1.1 din Regulamentul ONU nr. 28.

	Y					<i>Instalarea pe vehicul</i> Trebuie îndeplinite cerințele prevăzute la pct.2 din anexa XVI la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
17	Sisteme de încălzire Regulamentul delegat (UE) 2015/208 Y	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	NA	NA	a) Declarație producător (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele prevăzute în anexa XVII la Regulamentul delegat (UE) 2015/208; b) Sisteme de încălzire și de răcire care se montează ulterior sunt omologate de tip și respectă cerințele de instalare din Regulamentul ONU nr. 122.
18	Dispozitive de prevenire a utilizării neautorizate Regulamentul delegat (UE) 2015/208 Y (doar pentru categoriile T și C)	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	A ^{(3), (7)}	A ⁽³⁾	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XVIII la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
19	Placă de înmatriculare / înregistrare Regulamentul delegat (UE) 2015/208	B	B	B	B	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XIX la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
20	Placa regulamentară și marcarea Regulamentul delegat (UE) 2015/208	B	B	B	B	a) Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XX la Regulamentul delegat (UE) 2015/208, cu excepția pct. 5 și 6; b) În situații speciale, în care vehiculele nu au fost prevăzute cu elementele de identificare obligatorii, autoritatea de omologare poate genera și poansonă pe vehicul un număr de identificare și poate aplica o etichetă regulamentară, în măsura în care vehiculele respective pot fi identificate.
21	Dimensiunile și masa remorcii Regulamentul delegat (UE) 2015/208	A	A	A	A	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXI la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
22	Masa maximă cu încărcătură Regulamentul delegat (UE) 2015/208	A	A	A	A	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXII la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
23	Mase de balast Regulamentul delegat (UE) 2015/208	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXIII la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
24	Siguranța sistemelor electrice Regulamentul delegat (UE) 2015/208	B	B	B	B	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXIV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
25	Rezervor de combustibil Regulamentul delegat (UE) 2015/208	B	B	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
26	Dispozitive de protecție spate Regulamentul delegat (UE) 2015/208	NA	NA	A	NA	a) Trebuie îndeplinite cerințele geometrice de la pct.2 din anexa XXVI la Regulamentul delegat (UE) 2015/208; b) Vehiculele la care orice structură de protecție spate este incompatibilă cu dispozitivele operaționale montate în spate sunt exceptate de la această cerință; în caz contrar, pe vehicul trebuie să fie montată o structură de protecție spate care nu împiedică funcționarea dispozitivelor operaționale respective.
27	Protecție laterală Regulamentul delegat (UE) 2015/208	NA	NA	A(4)	NA	Trebuie îndeplinite cerințele geometrice din anexa XXVII la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.

28	Platforme de încărcare Regulamentul delegat (UE) 2015/208	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXVIII la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
29	Dispozitive de remorcare Regulamentul delegat (UE) 2015/208	NA	NA	NA	NA	
30	Pneuri Regulamentul delegat (UE) 2015/208 (bazat pe Regulamentul nr. 106)	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	X ⁽¹⁾ B ⁽²⁾	<i>Componente</i> Pneurile poartă marca de omologare conform cerințelor din anexa XXX la Regulamentul delegat (UE) 2015/208. <i>Instalare</i> Trebuie îndeplinite cerințele de la pct. 2.2. din anexa XXX la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
31	Dispozitive antiîmproșcare Regulamentul delegat (UE) 2015/208 Y	A ⁽³⁾	NA	A ⁽³⁾	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXXI la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
32	Mers înapoi Regulamentul delegat (UE) 2015/208	E	E	NA	NA	Orice tractor trebuie să fie prevăzut cu un dispozitiv de mers înapoi manevrabil de la postul de conducere.
33	Șenile Regulamentul delegat (UE) 2015/208	NA	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXXIII la Regulamentul delegat (UE) 2015/208, cu excepția pct. 3.10.
34	Cuplaje mecanice Regulamentul delegat (UE) 2015/208	X ^{(1), (6)} B ⁽²⁾	X ^{(1), (6)} B ⁽²⁾	X ^{(1), (6)} B ⁽²⁾	X ^{(1), (6)} B ⁽²⁾	<i>Unități tehnice separate</i> a) Nu este necesar ca dispozitivele de cuplare OEM destinate tractării remorcilor cu o masă de maximum 1.500 kg să fie omologate de tip. Un dispozitiv de cuplare este considerat echipament OEM atunci când este descris în manualul de utilizare sau într-un document însoțitor echivalent pus la dispoziția cumpărătorului de către producătorul vehiculului. În cazul în care aceste dispozitive sunt omologate împreună cu un vehicul, certificatul de omologare conține o mențiune potrivit căreia proprietarul este responsabil pentru asigurarea compatibilității cu dispozitivul de cuplare montat pe remorcă; b) Dispozitivele de cuplare diferite de cele menționate la lit. (a) și dispozitivele de cuplare montate ulterior sunt supuse omologării de tip în conformitate cu anexa XXXIV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208. <i>Instalarea pe vehicul</i> Se verifică dacă instalarea dispozitivelor de cuplare este în conformitate cu anexa XXXIV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.
35	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare Regulamentul delegat (UE) 1322/2014 (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 3)	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	NA	NA	NA	a) Nu este necesar ca dispozitivele OEM să fie omologate de tip; declarație producător (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa VI la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014; b) Dispozitivele destinate echipării ulterioare trebuie să fie omologate în conformitate cu anexa VI la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
36	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare (tractoare cu șenile) Regulamentul delegat (UE) 1322/2014 (raport de încercare	NA	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	NA	NA	a) Nu este necesar ca dispozitivele OEM să fie omologate de tip; producătorul vehiculului va prezenta o declarație (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa VII la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014;

	alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 8)					b) Dispozitivele destinate echipării ulterioare trebuie să fie omologate în conformitate cu anexa VII la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
37	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare (încercări statice) Regulamentul delegat (UE) 1322/2014 (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 4)	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	NA	NA	a) Nu este necesar ca dispozitivele OEM să fie omologate de tip; producătorul vehiculului va prezenta o declarație (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014; b) Dispozitivele destinate echipării ulterioare trebuie să fie omologate în conformitate cu anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
38	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în față (tractoare cu ecartament îngust) Regulamentul delegat (UE) 1322/2014 (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 6)	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	NA	NA	a) Nu este necesar ca dispozitivele OEM să fie omologate de tip; producătorul vehiculului va prezenta o declarație (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa IX la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014; b) Dispozitivele destinate echipării ulterioare trebuie să fie omologate în conformitate cu anexa IX la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014; c) Cerințe neaplicabile în cazul vehiculelor prevăzute cu șa și ghidon.
39	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în spate (tractoare cu ecartament îngust) Regulamentul delegat (UE) 1322/2014 (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 7)	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	NA	NA	a) Nu este necesar ca dispozitivele OEM să fie omologate de tip; producătorul vehiculului va prezenta o declarație (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa X la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014; b) Dispozitivele destinate echipării ulterioare trebuie să fie omologate în conformitate cu anexa X la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014; c) Cerințe neaplicabile în cazul vehiculelor prevăzute cu șa și ghidon.
40	Dispozitive de protecție contra căderii obiectelor Regulamentul delegat (UE) 1322/2014 (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codului OCDE 10)	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	D X ^{(1), (6)} A ^{(2), (6)}	NA	NA	a) Nu este necesar ca dispozitivele OEM să fie omologate de tip; producătorul vehiculului va prezenta o declarație (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa XI la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014; b) Dispozitivele destinate echipării ulterioare trebuie să fie omologate în conformitate cu anexa XI la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014; c) Cerințe neaplicabile în cazul vehiculelor prevăzute cu șa și ghidon.
41	Scaune pentru pasageri Regulamentul delegat (UE) 1322/2014	D	D	NA	NA	Declarație producător (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa XII la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
42	Nivelul zgomotului la care este expus conducătorul auto Regulamentul delegat (UE) 1322/2014	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XIII la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
43	Scaunul și poziția conducătorului auto Regulamentul delegat (UE) 1322/2014	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XIV la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014, fără a fi necesară efectuarea încercărilor de la pct. 3.5.
44	Spațiul de manevră și de acces la postul de conducere Regulamentul delegat (UE) 1322/2014	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XV la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
45	Prizele de putere	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XVI la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.

	Regulamentul delegat (UE) 1322/2014					
46	Protecția elementelor de acționare Regulamentul delegat (UE) 1322/2014	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XVII la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
47	Ancorajele centurilor de siguranță Regulamentul delegat (UE) 1322/2014 (raport de încercare alternativ la cel din domeniul de aplicare al codurilor OCDE 3, 4, 6, 7, 8)	D	D	NA	NA	Declarație producător (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa XVIII la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
48	Centuri de siguranță Regulamentul delegat (UE) 1322/2014	X ^{(1), (6)}	X ^{(1), (6)}	NA	NA	<i>Componente</i> a) Atunci când un vehicul este echipat cu dispozitive de protecție în caz de răsturnare, acesta trebuie prevăzut cu centuri de siguranță care poartă un marcaj de identificare, nefiind obligatorie omologarea UE sau ONU; b) În cazul în care este necesară montarea ulterioară a unui număr de centuri de siguranță, acestea sunt compatibile și omologate de tip în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 16.
49	Protecția contra penetrării obiectelor Regulamentul delegat (UE) 1322/2014	C	C	NA	NA	Vehiculele echipate pentru aplicații forestiere trebuie să respecte cerințele de protecție împotriva obiectelor penetrante prevăzute în ISO 8084:2003.
50	Sistemul de evacuare Regulamentul delegat (UE) 1322/2014	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXI la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
51	Manualul de utilizare Regulamentul delegat (UE) 1322/2014	NA	NA	NA	NA	
52	Sistemele de control, inclusiv în special dispozitivele de oprire de urgență și cele automate Regulamentul delegat (UE) 1322/2014	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXIII la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
53	Protecția împotriva riscurilor mecanice, inclusiv împotriva spargerii conductelor care transportă lichide, precum și a deplasării necontrolate a vehiculului Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014	A	A	A ⁽⁷⁾	A	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXIV la Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014.
54	Apărătoare și dispozitive de protecție Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014	A	A	A ⁽⁷⁾	A	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXV la Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014.
55	Informații, avertizări și marcaje Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014	A	A	A ⁽⁷⁾	A	Trebuie îndeplinite cerințele din anexa XXVI la Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014.

56	Materiale și produse Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014 Y	D ⁽³⁾	D ⁽³⁾	NA	NA	Declarație producător (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa XXVII la Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014.
57	Baterii Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014 Y	D ⁽³⁾	D ⁽³⁾	NA	NA	Declarație producător (cu specificare VIN) prin care se stabilește că vehiculul îndeplinește cerințele din anexa XXVIII la Regulamentul delegat (UE) 1322/2014.
58	Ieșirea de urgență Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele de la pct. 6 din anexa XV la Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014.
59	Sistemul de ventilație și filtrare din cabină Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014	NA	NA	NA	NA	
60	Viteza de ardere a materialului cabinei Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014	D ⁽³⁾	D ⁽³⁾	NA	NA	Conform pct. 56.
61	Emisii poluante Regulamentul delegat (UE) 2018/985	X	X	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din Regulamentul delegat (UE) 2018/985.
62	Nivelul sonor (extern) Regulamentul delegat (UE) 2018/985 (valorile limită din Regulamentul (UE) nr. 167/2013) Y	A	A	NA	NA	Trebuie îndeplinite cerințele din Regulamentul delegat (UE) 2018/985.

*) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 167/2013

Note explicative:

(1) Subansamblu sau componentă.

(2) Vehicul sau instalare.

(3) Cerințe alternative: prevederile corespunzătoare vehiculelor din categoria N și O.

(4) Doar pentru vehicule cu viteza maximă mai mare de 40 km/h (indice b).

(5) Doar pentru vehicule cu viteza maximă mai mică sau egală cu 40 km/h (indice a).

(6) Doar pentru componentele montate ulterior fabricației.

(7) Doar pentru echipamentele remorcate interschimbabile care se încadrează în categoria R întrucât raportul între masa maximă admisă în stare încărcată și masa maximă admisă în stare neîncărcată este mai mare sau egal cu 3.

X: este necesară respectarea deplină a actului de reglementare; se eliberează certificatul de omologare CE sau ONU; se asigură conformitatea producției.

Y: actele relevante pentru autovehicule sunt acceptate ca echivalente, după cum se specifică în actul delegat.

NA: nu se aplică.

A: Certificatul de omologare și marca de omologare nu sunt necesare. Rapoartele de încercare trebuie întocmite de un serviciu tehnic notificat.

B: Cerințele tehnice ale actului de reglementare trebuie respectate. Încercările prevăzute în actul de reglementare trebuie efectuate integral; acestea pot fi realizate chiar de producător, care apoi emite raportul de încercare, sub rezerva acordului autorității de omologare.

C: Producătorul trebuie să demonstreze, sub rezerva acordului autorității de omologare, că sunt îndeplinite cerințele fundamentale ale actului de reglementare.

D: O declarație de conformitate prezentată de producător este suficientă. Nu este necesar niciun raport de testare.

E: Verificări funcționale.

Nivelul „X” acoperă nivelurile „A”, „B”, „C” și „D”; nivelul „A” acoperă nivelurile „B”, „C” și „D”; nivelul „B” acoperă nivelul „C” și „D”; nivelul „C” acoperă nivelul „D”.

*ANEXA nr. 5 la reglementări***Condiții tehnice pentru omologarea națională individuală a vehiculelor agricole și forestiere utilizate, precum și a remorcilor lente pentru transport persoane (RLP) noi/utilizate****1. Elementele de identificare**

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

1.2. Dacă există, plăcuța producătorului 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.

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

1.4. În cazul în care în numărul de identificare sunt incluse și literele I, O, Q, cratime, asteriscuri sau alte semne speciale, RAR va atribui și poansona un număr de identificare nou, care să respecte cerința de la pct. 1.3.

2. Amplasarea plăcilor de înregistrare

2.1. Vehiculele trebuie să fie dotate în spate cu un loc de amplasare a plăcilor de înregistrare.

2.2. Acest loc de amplasare constă dintr-o suprafață dreptunghiulară plană sau aproape plană, cel puțin următoarele dimensiuni: lățime: 255 sau 520 mm și înălțime: 165 sau 120 mm.

3. Sistemul de frânare

3.1. Ansamblul sistemelor de frânare cu care este echipat un vehicul trebuie să fie compus din frâna de serviciu și frâna de staționare (de parcare).

3.1.1. Sistemul de frânare de serviciu trebuie să permită acționarea sa în mod gradual. Conducătorul auto poate să efectueze această acțiune de frânare din poziția sa de conducere, fără să își ridice mâinile de pe dispozitivul de comandă a direcției.

3.1.1.1. În scopul asistării conducătorului auto la frânare (pentru a permite frânarea diferențială în circulație), sistemul de frânare de serviciu al tractorului poate fi compus din două circuite de frânare independente, fiecare fiind conectat la o pedală de frână separată situată în dreapta sau în stânga. Pentru tractoarele din categoria Tb, în cazul în care funcția de frânare diferențială este activată, nu trebuie să fie posibilă deplasarea la viteze mai mari de 40 km/h; la viteze mai mari de 40 km/h, funcția de frânare diferențială trebuie dezactivată. Aceste două operațiuni se asigură prin mijloace automate.

3.1.1.2. Pentru vehiculele agricole sau forestiere fabricate înainte de 01.01.2016, cu o viteză maximă de cel mult 40 km/h și pentru cele fabricate începând cu anul 2016, cu o viteză maximă de cel mult 30 km/h, sistemul de frânare de serviciu trebuie să acționeze asupra tuturor roților de pe cel puțin o axă. În toate celelalte cazuri, sistemul de frânare de serviciu acționează asupra tuturor roților vehiculului. Cu toate acestea, în cazul vehiculelor cu o axă frânată și o cuplare automată a forței motoare la toate celelalte axe în timpul frânării, toate roțile trebuie să fie frânate. Pentru vehiculele din categoria C, această condiție este considerată a fi îndeplinită în cazul în care toate rolele șenilelor vehiculului sunt frânate. Pentru vehiculele din categoria C cu o viteză maximă mai mică de 30 km/h (sau 40 km/h în cazul celor fabricate înainte de 01.01.2016), această condiție se consideră a fi îndeplinită dacă cel puțin o rolă de șenilă de pe fiecare latură a vehiculului este frânată.

În cazul vehiculelor din categoriile Rb și Sb, sistemul de frânare de serviciu acționează cel puțin asupra a două roți ale fiecărei axe.

3.1.1.3. Vehiculele din categoriile R1a și S1a nu trebuie să fie prevăzute cu un sistem de frânare de serviciu. Vehiculele din categoriile R1b și S1b, a căror sumă a maselor tehnic admise pe axe nu depășește 750 kg, nu trebuie să fie prevăzute cu un sistem de frânare de serviciu. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculele din aceste categorii sunt prevăzute cu un sistem de frânare de serviciu, acesta trebuie să îndeplinească aceleași cerințe ca cele corespunzătoare categoriei R2 sau S2, după caz.

3.1.1.4. Vehiculele din categoriile R1b și S1b, a căror sumă a maselor tehnic admise pe axe depășește 750 kg, precum și cele din categoria R2, trebuie să fie prevăzute cu un sistem de frânare de serviciu de tip continuu, semicontinuu sau de tip inerțial. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculele din aceste categorii au un sistem de frânare de serviciu de tip continuu sau semicontinuu, acestea trebuie să îndeplinească aceleași cerințe cu cele din categoria R3.

3.1.1.5. În cazul în care un vehicul remorcat aparține categoriei R3, R4 sau S2, sistemul de frânare de serviciu trebuie să fie de tipul continuu sau semicontinuu. Totuși, un sistem de frânare inerțială poate fi montat în următoarele condiții pe vehicule din categoriile R3a și S2a cu o masă maximă care nu depășește 8.000 kg:

- a) viteza maximă este de cel mult 30 km/h, atunci când frânele nu acționează asupra tuturor roților;
- b) viteza maximă este de cel mult 40 km/h, atunci când frânele acționează asupra tuturor roților.

3.1.1.6. Sistemul de frânare este realizat astfel încât vehiculul remorcat să fie oprit automat în cazul unei decuplări care are loc în timp ce vehiculul remorcat este în mișcare.

Vehiculele din categoriile R1 și S1 care nu au un sistem de frânare trebuie să fie echipate, pe lângă dispozitivul de cuplare principal, cu un dispozitiv de cuplare secundar (lanț, cablu etc.) care, în cazul separării cuplajului principal, să aibă capacitatea de a împiedica bara de tracțiune să atingă solul și de a păstra într-o oarecare măsură direcția vehiculului remorcat.

Vehiculele din categoriile R1, R2, R3a, S1 și S2a echipate cu un sistem de frânare inerțial trebuie dotate cu un dispozitiv (lanț, cablu etc.) care, în cazul separării dispozitivului de cuplare, să poată acționa frânele vehiculului remorcat.

3.1.1.7. Pe fiecare vehicul remorcat echipat cu un sistem de frânare hidraulic, sistemul de frânare trebuie să fie proiectat astfel încât, atunci când circuitul suplimentar se deconectează, sistemul de frânare de staționare sau de serviciu să fie aplicat automat.

3.1.2. Sistemul de frânare de staționare permite ca vehiculul să rămână staționar pe o pantă sau pe o rampă chiar și în absența conducătorului auto, elementele active ale sistemului de frânare fiind menținute în poziție doar printr-un dispozitiv mecanic. În cazul tractoarelor, conducătorul auto trebuie să poată obține această acțiune de frânare din scaunul său.

3.2. La toate vehiculele remorcate care trebuie să fie prevăzute cu un sistem de frânare de serviciu, frâna de staționare este asigurată chiar și când vehiculul remorcat este separat de tractor. Trebuie să fie posibil ca o persoană aflată pe sol să poată acționa sistemul de frânare de staționare.

3.3. Vehiculele cu o viteză maximă mai mare de 60 km/h, aparținând categoriilor Tb, R3b, R4b și S2b trebuie să fie echipate cu ABS.

3.4. În cazul vehiculelor cu viteza maximă de până la 40 km/h, care sunt echipate cu o propulsie hidrostatică care nu poate fi dezactivată în timpul circulației și care este declarată de către producătorul vehiculului ca acționând ca un sistem de frânare, acest tip de propulsie poate fi recunoscut ca fiind un sistem de frânare, singur sau în combinație cu o frână cu fricțiune. Dispozitivul de comandă a propulsiei trebuie realizat în așa fel încât să se prevină inversarea accidentală în timpul deplasării pe drum.

3.5. Remorcile lente pentru transport persoane, indiferent de categoria din care fac parte, trebuie să fie prevăzute cu sistem de frânare de serviciu acționat de tractor, precum și cu sistem de frânare de staționare care să poată fi activat și din interiorul remorcii, comanda fiind inscripționată în mod corespunzător.

4. Sistemul de direcție

4.1. Tractoare cu roți

4.1.1. Dispozitivul de comandă a direcției trebuie să fie ușor de manevrat. Acesta trebuie să fie conceput astfel încât să permită o bracare progresivă. Sensul de mișcare a dispozitivului de comandă trebuie să corespundă cu sensul în care se intenționează modificarea direcției.

4.2. Tractoare cu șenile

4.2.1. Controlul direcției tractoarelor cu șenile:

4.2.1.1. Tractoarele cu viteza maximă de cel mult 40 km/h:

a) pentru vehiculele cu un singur tren de rulare de fiecare parte, schimbarea direcției este efectuată prin variația vitezei între trenul de rulare din partea dreaptă și trenul de rulare din partea stângă;

b) pentru vehiculele cu două trenuri de rulare de fiecare parte, schimbarea direcției se efectuează prin pivotarea părților anterioară și posterioară ale vehiculului în jurul unei axe verticale centrale sau prin pivotarea a două trenuri de rulare opuse sau a tuturor celor patru trenuri;

4.2.1.2. În cazul vehiculelor cu viteza maximă mai mare de 40 km/h, schimbarea direcției se efectuează prin pivotarea părților anterioară și posterioară ale vehiculului în jurul unei axe verticale centrale sau prin pivotarea tuturor celor patru trenuri de rulare ale șenilelor.

4.2.1.3. În cazul vehiculelor al căror tren de rulare este o combinație între o axă cu roți și șenilele corespunzătoare acestora, schimbarea direcției se efectuează prin schimbarea direcției roților de pe axa cu roți și/sau prin pivotarea părților anterioară și posterioară ale vehiculului în jurul unei axe verticale centrale. Axa cu roți poate fi montată în partea din față sau din spate a vehiculului.

4.3 Tractoare cu sistem de direcție diferențială

4.3.1. Sistemul de direcție diferențială poate fi utilizat atât pentru tractoarele cu roți, cât și pentru cele cu șenile.

4.3.2. Controlul direcției tractoarelor cu sistem de direcție diferențială:

4.3.2.1. Sistemul de direcție diferențială este caracterizat de o metodă de direcție prin care orientarea tractorului se realizează prin crearea unei viteze de rotație diferite între roțile din stânga și cele din dreapta sau între ansamblurile de șenile.

4.4 Condiții generale

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

5. Câmpul de vizibilitate și ștergătoare

5.1. Câmpul de vizibilitate principal al tractorului cu cabină este format din parbriz și geamurile laterale față.

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

5.3. Tractoarele cu cabină trebuie prevăzute cu cel puțin un ștergător de parbriz, care să acționeze în zona de vizibilitate a conducătorului auto.

6. Geamuri

6.1. Tractoarele echipate cu cabină trebuie prevăzute cu geamuri care să asigure o vizibilitate corespunzătoare. Geamurile tractoarelor trebuie să fie cel puțin de tipul celor prevăzute în Regulamentul ONU nr. 43.

6.2. Geamurile tractoarelor trebuie să asigure un factor de transmisie normală a luminii de minimum 70 % pentru parbriz și geamurile laterale față care formează câmpul de vizibilitate principal al tractorului.

6.3. Nu este permisă diminuarea transparenței geamurilor aflate în câmpul de vizibilitate principal al tractorului, astfel încât să nu se mai respecte prevederile pct. 6.2.

7. Oglinzi retrovizoare

7.1. Tractoarele trebuie să fie echipate cu două oglinzi retrovizoare din clasa II (exterioare) și, opțional, cu o oglindă retrovizoare din clasa I (interioară).

7.2. Oglinzile retrovizoare trebuie să fie fixate astfel încât să rămână în poziție stabilă în condițiile normale de conducere a tractorului.

7.3. Oglinzile retrovizoare exterioare trebuie să fie vizibile prin porțiunea din suprafața parbrizului curățată de ștergătorul de parbriz sau prin geamurile laterale dacă tractorul este echipat cu acestea.

7.4. Oglinda retrovizoare interioară trebuie să poată fi reglată de către conducătorul auto din poziția sa de conducere.

7.5. Vehiculele echipate cu un scaun de tip șa și cu ghidon trebuie să respecte cerințele aplicabile cvadriciclorilor (categoria L7e).

8. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă

Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să respecte următoarele cerințe:

8.1. Faruri cu lumină de drum

a) prezență:

- i) obligatorie pentru tractoarele având viteza maximă mai mare de 40 km/h;
- ii) facultativă pentru vehiculele cu viteza maximă de cel mult 40 km/h;
- iii) interzisă pentru categoriile R, S și RLP;

b) număr: două sau patru;

c) culoare: alb sau galben;

d) martor de conectare: obligatoriu.

8.2. Faruri cu lumină de întâlnire

a) prezență:

i) obligatorie pentru categoriile T și C;

ii) interzisă pentru categoriile R, S și RLP;

b) număr: două; pentru tractoarele echipate pentru montarea frontală a uneltelor, sunt permise montarea a încă două faruri suplimentare la o înălțime care nu depășește 4.000 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;

c) culoare: alb sau galben;

d) martor de conectare: facultativ;

e) dispozitiv de reglare a farurilor: opțional.

8.3. Lămpi de ceață față

a) prezență:

i) facultativă pentru categoriile T și C;

ii) interzisă pentru categoriile R, S și RLP;

b) număr: două;

c) culoare: alb sau galben;

d) martor de conectare: facultativ.

8.4. Lămpi de mers înapoi

a) prezență: facultativă;

b) număr: una sau două;

c) culoare: alb;

d) martor de conectare: facultativ.

8.5. Lămpi indicatoare de direcție

a) prezență: obligatorie;

b) număr:

i) există 4 variante de echipare pentru tractoare:

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

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

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

- două lămpi în față și două lămpi în spate;

ii) în cazul remorcilor și utilajelor remorcate: două lămpi indicatoare de direcție spate;

c) culoare: galben sau roșu;

d) martor de conectare: obligatoriu.

8.6. Semnal de avarie: identic cu subpct. 8.1.5.

8.7. Lămpi de stop

a) prezență: obligatorie;

b) număr: două de tip S1 sau S2 și un dispozitiv din categoria S3 sau S4; cu excepția cazului în care este instalat un dispozitiv din categoria S3 sau S4, pe vehicule pot fi instalate două dispozitive opționale din categoria S1 sau S2;

c) culoare: roșu;

d) martor de conectare: facultativ.

8.8. Lămpi de poziție față

a) prezență:

i) obligatorie pentru categoriile T și C;

ii) obligatorie pentru vehiculele din categoriile R și S cu o lățime de peste 1,6 m și cu viteza maximă mai mare de 40 km/h;

b) număr: două; în cazul vehiculelor concepute pentru montarea de dispozitive portabile în partea frontală, care pot masca lămpile de poziție față obligatorii, se pot instala două lămpi de poziție față suplimentare la o înălțime care nu depășește 4.000 mm;

c) culoare: alb sau galben (dacă lampa este inclusă într-un bloc optic galben);

d) martor de conectare: obligatoriu.

8.9. Lămpi de poziție spate

a) prezență: obligatorie;

b) număr: două (părțile vehiculului care depășesc cel mai din spate punct al suprafeței luminoase a lămpilor de poziție spate cu mai mult de 1.000 mm trebuie prevăzute cu o lampă de poziție spate suplimentară);

c) culoare: roșu;

d) martor de conectare: obligatoriu.

8.10. Lămpi de ceață spate

a) prezență: facultativă;

b) număr: una sau două;

c) culoare: roșu;

d) martor de conectare: obligatoriu.

8.11. Lămpi de staționare

a) prezență: facultativă;

b) număr: două lămpi în față și două lămpi în spate sau o lampă pe o laterală a vehiculului și una pe cealaltă laterală, dar vizibile atât din față cât și din spate;

c) culoare: alb în față, roșu în spate; poate fi galben dacă lampa este inclusă într-un bloc optic cu lămpile indicatoare de direcție laterale sau lămpile de poziție laterale;

d) martor de conectare: facultativ.

8.12. Lămpi de gabarit

a) prezență:

i) facultativă pentru categoriile T și C și pentru vehiculele din categoriile R, S și RLP cu lățimea mai mare de 1,80 m;

ii) interzisă pe toate celelalte vehicule;

b) număr: două lămpi în față și două lămpi în spate;

c) culoare: alb în față și roșu în spate;

d) martor de conectare: facultativ.

8.13. Proiectoare de lucru

Dacă există un astfel de dispozitiv de iluminare, acesta nu poate fi combinat cu nicio altă lampă; martorul de conectare este obligatoriu.

8.14. Catadioptri spate netriunghiulari

a) prezență:

i) obligatorie pentru categoriile T și C;

ii) interzisă pentru categoriile R, S și RLP;

b) număr: doi sau patru;

c) culoare: roșu.

8.15. Catadioptri laterali netriunghiulari

a) prezență:

i) obligatorie pentru vehicule cu o lungime mai mare de 4,6 m;

ii) opțională pentru vehicule cu lungimea de cel mult 4,6 m;

b) număr: un catadioptru trebuie să fie situat la maximum 3 m de punctul cel mai avansat al vehiculului și, fie același catadioptru, fie un altul, nu trebuie să fie situat la mai mult de 3 m de punctul situat cel mai în spate al vehiculului; distanța dintre doi catadioptri situați pe aceeași parte a vehiculului nu trebuie să depășească 6 m;

c) culoare: galben; catadioptrii laterali spate pot fi totuși roșii dacă sunt încorporați într-un bloc optic spate cu lumini de culoare roșu.

8.16. Lămpi de iluminare a plăcii cu numărul de de înregistrare spate

a) prezență: obligatorie;

b) număr și poziționare: în așa fel încât lampa/lămpile să ilumineze zona plăcii cu numărul de înregistrare;

c) culoare: alb;

d) martor de conectare: facultativ.

8.17. Catadioptri față netriunghiulari

a) prezență:

i) obligatorie pentru categoriile R, S și RLP;

ii) facultativă pentru categoriile T și C;

b) număr: doi sau patru;

c) culoare: alb sau incoloră;

d) suprafața iluminantă a catadioptrului poate avea părți comune cu suprafața aparentă a oricărei alte lămpi situate în față.

8.18. Lămpi laterale de gabarit

a) prezență:

i) obligatorie pe tractoarele cu lungimea mai mare de 4,6 m;

ii) obligatorie pe vehiculele din categoriile R3 și R4 cu lungimea mai mare de 4,6 m;

iii) opțională pe toate celelalte vehicule;

b) număr: cel puțin o lampă laterală de gabarit trebuie montată pe treimea mijlocie a vehiculului, iar lampa laterală de gabarit cea mai din față nu trebuie amplasată la mai mult de 3 m de partea frontală; distanța dintre două lămpi laterale de gabarit adiacente nu trebuie să depășească 3 m; în cazul în care structura, construcția sau modul de utilizare a vehiculului nu permit satisfacerea acestei cerințe, această distanță poate fi mărită la 4 m;

c) culoare: galben;

d) martor de conectare: facultativ;

e) lampa laterală de gabarit poate fi parte a suprafeței emițătoare de lumină comune cu catadioptrul lateral.

8.19. Lumini pentru circulația pe timp de zi

a) prezență:

i) facultativă pentru categoriile T și C;

ii) interzisă pentru categoriile R, S și RLP;

b) număr: două; pentru tractoarele echipate pentru montarea frontală a uneltelor, este permisă montarea a încă două lămpi suplimentare la o înălțime care nu depășește 4.000 mm, dacă legăturile electrice sunt concepute astfel încât cele două perechi de lămpi pentru circulația pe timp de zi să nu poată fi aprinse în același timp;

c) culoare: alb;

d) martor de conectare: facultativ.

8.20. Lămpi de viraj

a) prezență:

i) facultativă pentru categoriile T și C;

ii) interzisă pentru categoriile R, S și RLP;

b) număr: două sau patru;

c) culoare: alb;

d) martor de conectare: fără;

e) lămpile de viraj nu sunt puse în funcțiune când viteza vehiculului este mai mare de 40 km/h.

8.21. Marcaj de contur

a) prezență: facultativă;

b) culoare: alb sau galben pe lateral; roșu sau galben în partea din spate;

c) marcajele de contur se instalează cât de aproape posibil de orizontală și verticală, în funcție de forma, structura, construcția și cerințele de funcționare ale vehiculului.

8.22. Plăci de identificare spate pentru vehiculele lente

a) prezență:

i) facultativă pe vehiculele cu viteza maximă de maxim 40 km/h;

ii) interzisă pe toate celelalte vehicule.

b) număr și dispunere: în conformitate cu anexa 15 la Regulamentul ONU nr. 69.

8.23. Lămpi exterioare de curtoazie

a) prezență:

i) facultativă pentru categoriile T și C;

ii) interzisă pentru categoriile R, S și RLP;

b) număr: nespecificat;

c) culoare: alb;

d) martor de conectare: facultativ;

e) lampa exterioară de curtoazie nu este activată decât dacă vehiculul este în staționare și sunt îndeplinite una sau mai multe dintre următoarele condiții:

i) motorul este oprit;

ii) o portieră a șoferului sau a pasagerilor este deschisă;

iii) o ușă a compartimentului de mărfuri este deschisă.

8.24. Lămpi de manevră

a) prezență:

i) facultativă pentru categoriile T și C;

ii) interzisă pentru categoriile R, S și RLP;

b) număr: una sau două (una pe fiecare parte);

c) culoare: alb;

d) martor de conectare: facultativ;

e) lampa (lămpile) de manevră trebuie conectată(e) în așa fel încât să nu poată fi activată(e) decât dacă farurile cu lumină de drum sau farurile cu lumină de întâlnire sunt puse în funcțiune în același timp;

f) lampa (lămpile) de manevră trebuie să se activeze în mod automat pentru manevrele lente de până la 10 km/h, cu condiția să fie îndeplinită una dintre următoarele condiții:

i) să se activeze înainte de punerea în mișcare a vehiculului pentru prima oară înainte de fiecare activare manuală a sistemului de propulsie; sau

ii) treapta de viteză pentru mersul înapoi este activată; sau

iii) un sistem video de asistență la manevrele de parcare este activat;

g) lampa (lămpile) de manevră este(sunt) scoasă(e) din funcțiune automat dacă viteza vehiculului este mai mare de 10 km/h și rămâne stinsă (rămân stinse) până când sunt îndeplinite din nou condițiile pentru activarea ei(lor).

8.25. Catadioptri spate triunghiulari

a) prezență:

i) obligatorie pentru categoriile R, S și RLP;

ii) interzisă pentru categoriile T și C;

b) număr: doi sau patru; vârful triunghiului orientat în sus;

c) culoare: roșu;

d) suprafața luminoasă a catadioptrului poate avea părți comune cu cea a oricărei alte lămpi situate în spate.

8.26. Benzi de semnalizare

a) prezență:

i) obligatorie pentru vehiculele cu o lățime totală de peste 2,55 m;

ii) facultativă pentru vehiculele cu o lățime totală de cel mult 2,55 m;

b) număr: două sau patru; benzile sunt dispuse în așa fel încât dungile lor merg până la 45° spre exterior și în jos;

c) culoare: alb și roșu.

9. Dispozitive de avertizare acustică

9.1. Dispozitivul de avertizare acustică trebuie să emită un sunet uniform și constant; spectrul său acustic nu trebuie să se modifice sensibil în timpul funcționării.

10. Amenajarea interioară

10.1. Amenajarea interioară a tractoarelor

10.1.1. Tractoarele trebuie să fie echipate cu un scaun pentru conducătorul auto și, opțional, cu scaun sau scaune pentru însoțitori. Baza, spătarul, opritoarele laterale și, în cazul în care există, rezemătoarele mobile, rabatabile sau fixe ale scaunelor respective trebuie să fie căptușite, iar materialul huselor trebuie să fie lavabil. Tractoarele de tip ATV sunt echipate cu scaun de tip șa.

10.1.1.1. Scaunul conducătorului auto trebuie să fie construit astfel încât să limiteze șocurile și vibrațiile. În acest scop, scaunul trebuie să fie bine fixat prin intermediul unui element elastic, vibrațiile sale trebuie să fie bine amortizate și trebuie să asigure un sprijin dorsal și un sprijin lateral suficient.

10.1.1.2. Scaunele însoțitorilor trebuie să fie fixate solid și, în funcție de tipul tractorului, să fie legate convenabil de elemente ale structurii (șasiu, dispozitiv împotriva răsturnării, platformă etc). Aceste elemente de structură trebuie să fie suficient de rezistente pentru a putea susține scaunele însoțitorilor, încărcate.

10.1.2. Echiparea tractoarelor din categoriile Ta, fabricate înainte de 01.01.2016, cu centuri de siguranță este facultativă.

10.1.3. Începând cu anul de fabricație 2016, atunci când un vehicul din categoria T sau C este echipat cu dispozitive de protecție în caz de răsturnare, vehiculele trebuie prevăzute cu centuri de siguranță și trebuie să respecte cerințele din standardul ISO 3776-3:2009. Ca alternativă, vehiculele din categoriile T sau C prevăzute cu dispozitive de protecție în caz de răsturnare care au fost încercate și cărora li s-a acordat un raport de încercare pe baza Regulamentului ONU nr.16 sunt considerate a fi conforme cu cerințele.

10.1.4. Atunci când un vehicul din categoria T sau C este echipat cu dispozitive de protecție în caz de răsturnare, acesta trebuie să fie prevăzut cu ancoraje ale centurilor de siguranță conforme cu standardul ISO 3776-1:2006. În plus, acestea trebuie să fie conforme cu cerințele stabilite la unul dintre punctele B, C sau D ale anexei XVIII la Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014.

10.1.5. Toate tractoarele cu o viteză maximă mai mare de 30 km/h trebuie să fie echipate cu vitezometru. Tractoarele din categoriile T4.1 și C4.1 cu o viteză maximă mai mică de 30 km/h trebuie să fie, de asemenea, echipate cu vitezometru. Afișajul vitezometrului trebuie să se situeze în câmpul vizual direct al conducătorului auto și trebuie să fie clar lizibil atât ziua, cât și noaptea. Intervalul de măsură trebuie să fie suficient de larg pentru a include viteza maximă a tipului de vehicul indicată de producător.

10.2. Amenajarea interioară a remorcilor lente pentru transport persoane

10.2.1. Remorcile lente pentru transport persoane trebuie să fie echipate cu bănci sau scaune fixate ferm pe un element de rezistență al caroseriei sau al șasiului, situate la cel puțin 150 mm sub nivelul superior al obloanelor sau al marginii inferioare a geamurilor pentru remorcile a căror caroserie este de tipul închisă. Echiparea scaunelor sau a băncilor cu centuri de siguranță este facultativă.

10.2.2. Dacă caroseria remorcii este de tipul închisă, aceasta trebuie prevăzută cu geamuri omologate conform Directivei 89/173/CEE anexa III, Directivei 92/22/CEE sau Regulamentului ONU nr. 43.

10.2.3. Remorcile lente pentru transport persoane trebuie să fie prevăzute cu cel puțin o ieșire de siguranță cu următoarele dimensiuni minime: înălțime - 1.200 mm și lățime - 550 mm.

10.2.4. Obloanele sau ușile de acces trebuie să fie prevăzute cu balamale și cu încuietori cu două poziții de zăvorâre care să nu permită deschiderea accidentală în timpul mersului.

10.2.5. Remorcile lente pentru transport persoane, decapotabile, trebuie să fie prevăzute cu un cadru de rezistență eficient în cazul răsturnării remorcii.

10.2.6. Podeaua remorcilor lente nu poate fi la o distanță față de sol mai mare de 75 cm.

10.2.7. Remorcile lente pentru transport persoane trebuie să fie echipate cu suspensie.

10.2.8. Remorcile lente pentru transport persoane trebuie prevăzute cu o plăcuță pe care să fie inscripționat numărul maxim de locuri admis.

10.2.9. La calculul numărului maxim de locuri admis se consideră că masa fiecărui pasager este de 75 kg.

10.2.10. Remorcile lente pentru transport persoane trebuie prevăzute cu un sistem optic sau acustic de avertizare din remorcă a conducătorului auto, pentru cazuri de urgență.

11. Mase și dimensiuni

11.1. Mase

11.1.1. Masele maxime tehnic admisibile (totală, pe axe, remorcabilă, a ansamblului de vehicule, pe dispozitivul de cuplare, după caz), sunt cele declarate de către producătorul vehiculului și/sau prevăzute în documentele de omologare.

11.1.2. Masa proprie a vehiculului se stabilește prin cântărire.

11.1.3. Oricare ar fi starea de încărcare a tractorului, masa transmisă drumului de roțile directoare nu trebuie să fie mai mică decât 20 % din maxa tractorului respectiv în stare neîncărcată.

11.1.4. Masa maximă tehnic admisibilă nu poate depăși următoarele valori:

- a) 18 tone în cazul vehiculelor cu 2 axe, aparținând categoriilor T1, T2, T4.1, T4.2;
- b) 24 tone în cazul vehiculelor cu 3 axe, aparținând categoriilor T1, T2, T4.1, T4.2;
- c) 32 tone în cazul vehiculelor cu 4 sau mai multe axe, aparținând categoriei T1;
- d) 10 tone în cazul vehiculelor cu 2, 3 sau 4 axe, aparținând categoriei T4.3;
- e) 32 tone în cazul vehiculelor aparținând categoriei C;
- f) 18 tone în cazul vehiculelor cu 2 axe, aparținând categoriilor R, S sau RLP;
- g) 24 tone în cazul vehiculelor cu 3 axe, aparținând categoriilor R, S sau RLP;
- h) 32 tone în cazul vehiculelor cu 4 sau mai multe axe, aparținând categoriilor R sau S.

11.1.5. Pentru vehiculele din categoriile T și C, precum și din categoriile R, S și RLP, care nu impun nicio sarcină statică verticală semnificativă asupra tractorului (vehicul remorcat cu bară de tracțiune), suma maselor maxime admise pe axe trebuie să fie mai mare sau egală cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului.

11.1.6. Pentru vehiculele din categoriile R și S care impun o sarcină verticală statică semnificativă asupra tractorului (vehicul remorcat cu bară de tracțiune rigidă și vehicul remorcat cu axă centrală), masa maximă admisibilă a vehiculului este considerată a fi suma maselor maxime admisibile pe axe.

11.1.7. Masa remorcabilă admisă poate fi formată din una sau mai multe remorci sau utilaje agricole sau forestiere. Aceasta nu trebuie să depășească:

- a) masa remorcabilă tehnic admisă declarată de producător;
- b) masa remorcabilă a dispozitivului (dispozitivelor) mecanice de cuplare în temeiul omologării (omologărilor) de tip a(1e) componente.

11.2. Dimensiuni

11.1. Dimensiunile vehiculului sunt cele declarate de către producătorul vehiculului și/sau prevăzute în documentele de omologare.

11.2.1. Dimensiunile maxime admise pentru vehiculele din categoria T sau C sunt:

- a) lungime: 12 m;
- b) lățime: 2,55 m (fără a lua în calcul deformarea pereților pneurilor la punctul de contact cu solul).

Lățimea poate fi mărită până la 3 m dacă acest lucru este cauzat doar de montarea pneurilor, a șenilelor din cauciuc sau a configurațiilor cu pneuri jumelate, necesare pentru protecția solului, inclusiv a sistemelor antiîmproșcare, cu condiția ca lățimea structurii permanente a vehiculului să fie limitată la 2,55 m și ca vehiculul omologat să fie, de asemenea, echipat cu cel puțin un set de pneuri sau de șenile de cauciuc în așa fel încât lățimea sa să nu depășească 2,55 m.

- c) înălțime: 4 m.

11.2.2. Dimensiunile maxime admise pentru vehiculele din categoria S sunt:

- a) lungime: 12 m.
- b) lățime: 3 m (fără a lua în calcul deformarea pereților pneurilor la punctul de contact cu solul);
- c) înălțime: 4 m.

11.2.3. Dimensiunile maxime admise pentru vehiculele din categoria R și RLP sunt:

- a) lungime: 12 m;
- b) lățime: 2,55 m (fără a lua în calcul deformarea pereților pneurilor la punctul de contact cu solul).

Lățimea poate fi mărită până la 3,00 m dacă acest lucru este cauzat doar de una dintre următoarele situații:

- i) utilizarea configurațiilor de pneuri pentru protecția solului, cu condiția ca vehiculul să poată fi, de asemenea, echipat cu cel puțin un set de pneuri astfel încât lățimea vehiculului să nu depășească 2,55 m. Structura vehiculului necesară pentru activități de transport nu poate să aibă o lățime de peste 2,55 m. În cazul în care vehiculul poate fi, de asemenea, echipat cu cel puțin un set de pneuri astfel încât lățimea sa să nu depășească 2,55 m, sistemele antiîmproșcare, dacă există, vor fi astfel încât lățimea vehiculului să fie de cel mult 2,55 m;

ii) prezența unor instrumente necesare pentru funcționarea vehiculului și în conformitate cu dispozițiile Directivei de punere în aplicare 2006/42/CE. Structura vehiculului necesară pentru activități de transport nu poate să aibă o lățime de peste 2,55 m.

c) înălțime: 4 m.

12. Sistemul de rulare

12.1. Echiparea cu pneuri trebuie să fie în concordanță cu indicațiile producătorului vehiculului.

12.1.1. Pneurile utilizate pentru vehiculele din categoriile T, R, RLP sau S trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 106, cu respectarea indicilor de sarcină și viteză.

12.1.2. Dacă un vehicul este destinat unor condiții de utilizare incompatibile cu caracteristicile pneurilor omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 106, pot fi acceptate și pneurile omologate de tip în conformitate cu Regulamentele ONU nr. 30, 54, 75 și 117, cu respectarea indicilor de sarcină și viteză.

12.1.3 Vehiculele tractate pot fi echipate și cu pneuri omologate în conformitate cu Directiva 92/23/CEE, cu respectarea indicilor de sarcină și viteză.

12.2. Șenilele vehiculelor din categoria C trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

12.2.1. Vehiculele cu o viteză maximă de cel mult 15 km/h trebuie să fie echipate fie cu lanțuri de șenilă, fie cu benzi de șenilă;

12.2.2. Vehiculele cu o viteză maximă mai mare de 15 km/h trebuie să fie echipate doar cu benzi de șenilă.

12.2.3. Trenurile de rulare ale șenilelor nu trebuie să deterioreze drumurile. Vehiculele cu trenuri de rulare de șenile nu deteriorează drumurile dacă limitele stabilite la pct. 12.2.3.1 și 12.2.3.2. nu sunt depășite și suprafața de contact a trenului de rulare al șenilei cu pavajul rutier constă într-un elastomer (precum cauciucul etc.).

12.2.3.1. Presiunea medie de contact cu solul (P):

12.2.3.1.1. Lanțurile de șenilă: $P \leq 0,65$ MPa, calculată astfel:

$$P [MPa] = \frac{MMTA [kg] \times 9,81}{N_R \times A_P}$$

unde:

N_R este numărul total de role de șenilă care transferă sarcina direct pe suprafața drumului (prin intermediul șenilelor și a tamponelor);

A_P este suprafața exterioară a fiecărui tampon (adică cea aflată în contact cu drumul), în mm². Este definită prin măsurarea amprenteii unui tampon perpendicular sub centrul unei role de șenilă care nu se află într-o poziție extremă, prin coborârea unui vehicul pe o bucată corespunzătoare de carton (sau pe alt material care se deformează permanent) și măsurarea suprafeței deformării create în acest mod.

În cazul vehiculelor cu o combinație de axe cu roți și de șenile, sarcina care acționează prin intermediul axelor cu roți atunci când vehiculul este încărcat trebuie măsurată folosind cântare auto corespunzătoare și scăzând masa lor din masa totală maximă admisă pentru a calcula P. Ca o soluție alternativă, sarcina combinată maximă declarată de producător pentru trenurile de rulare ale șenilelor poate fi înlocuită cu MMTA.

12.2.3.1.2. Benzile de șenilă: $P \leq 0,5$ MPa, calculată astfel:

$$P [MPa] = \frac{MMTA [kg] \times 9,81}{A_L}$$

unde:

A_L este suprafața totală a plăcilor de cauciuc în contact cu drumul, între centrele roților extreme ale șenilei sub care banda șenilei intră în contact cu solul. Furnizorul benzii de cauciuc precizează proporția suprafeței cu proeminențe în raport cu suprafața totală a benzii (definită ca lungimea șenilei înmulțită cu lățimea șenilei); în mod alternativ, suprafața totală a proeminențelor în contact cu drumul poate fi măsurată prin coborârea unui vehicul încărcat pe o bucată corespunzătoare de carton sau pe alt material care se deformează permanent și prin măsurarea suprafeței totale a deformărilor produse în acest mod.

În cazul vehiculelor cu o combinație de axe cu roți și de șenile, sarcina care acționează prin intermediul axelor cu roți atunci când vehiculul este încărcat trebuie măsurată folosind cântare auto corespunzătoare și scăzând masa lor din masa totală maximă admisă pentru a calcula P. Ca o soluție alternativă, sarcina combinată maximă declarată de producător pentru trenurile de rulare ale șenilelor poate fi înlocuită cu masa maximă admisă a vehiculului.

12.2.3.1.3. În cazul vehiculelor cu o viteză maximă mai mare de 40 km/h, presiunea medie de contact cu solul trebuie să fie $P \leq 0,2$ MPa.

12.2.3.2. Sarcina maximă pe rola de șenilă nu trebuie să fie mai mare de 2.250 kg, calculată prin împărțirea masei maxime admise, în kg (ținând cont de orice masă care acționează pe eventualele axe cu roți, în același mod ca la pct. 12.2.3.1.1. sau 12.2.3.1.2.), la numărul total de role de șenilă care transferă sarcina direct pe suprafața drumului.

12.2.4. Pe partea interioară a benzilor de șenilă trebuie să existe elemente care să asigure ghidarea benzii de șenilă pe role. Pe partea exterioară trebuie să existe un profil adecvat pentru utilizarea prevăzută în sectorul agricol sau forestier.

12.2.5. Cuplul poate fi transmis prin fricțiune (direct) sau prin angajamentul pozitiv al rotelor cu șenilă.

12.2.6. La vehiculele la care benzile de șenilă sunt antrenate prin fricțiune, operatorul trebuie să dispună de o indicație permanentă a tensiunii din șenile în timpul deplasării pe drum sau de un semnal optic sau acustic care să se declanșeze în momentul în care este atinsă tensiunea minimă a benzii.

13. Emisii poluante

13.1. Tractoarele pur electrice din categoriile T2, T3, C2 sau C3 trebuie să îndeplinească, în limita posibilităților practice, cerințele din anexa IV la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014. Această condiție se consideră îndeplinită și în baza unei declarații pe proprie răspundere din partea producătorului cu privire la îndeplinirea cerințelor generale prevăzute de anexa IV la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014.

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

14. Caroseria

14.1. Proeminențele suprafeței exterioare a unui tractor trebuie să aibă raze de curbură mai mari de 2,5 mm. Această prescripție nu se aplică părților suprafeței exterioare cu o proeminență mai mică de 5 mm, dar marginile îndreptate în afară ale unor asemenea părți trebuie totuși teșite, cu excepția părților a căror proeminență este mai mică de 1,5 mm.

14.2. Tractoarele, cu excepția celor prevăzute cu scaune de tip șa și ghidon pentru comanda direcției (vehicule de tip ATV care nu corespund categoriei de omologare L), trebuie echipate cu dispozitive de protecție în caz de răsturnare omologate, după cum urmează:

14.2.1. Tractoarele din categoriile T2, T3, T4.3 și C pot avea cabină, cadru (cu 4 stâlpi) sau ramă în formă de „U” răsturnat (bară de siguranță) montate fie în fața, fie în spatele postului de conducere;

14.2.2. Tractoarele din categoriile T1 și T4.2 pot avea cabină sau cadru (cu 4 stâlpi).

14.2.3. Pentru tractoarele din categoria T1 fabricate înainte de anul 1980 (inclusiv) și pentru tractoarele din categoria T2 fabricate înainte de anul 1990 (inclusiv), care nu au fost prevăzute din fabricație cu dispozitiv de protecție în caz de răsturnare și/sau cu posibilitate montării unui astfel de dispozitiv, condițiile de la pct. 14.2. nu se aplică.

14.3. 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. Conductele de alimentare cu carburant și orificiul de umplere trebuie să fie instalate în exteriorul cabinei.

14.4. Tractorul poate fi prevăzut cu platforme de încărcare, ce trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

14.4.1. Centrul de greutate al platformei de încărcare trebuie să se situeze între axe; pentru vehiculele cu mai multe platforme de încărcare, centrul de greutate al vehiculului cu platforma (platformele) încărcat(e) trebuie să se afle între axa cea mai din față și axa cea mai din spate, în toate condițiile de încărcare. Orice încărcătură trebuie să fie distribuită uniform pe platforma (platformele) de încărcare.

14.4.2. Dimensiunile platformei, trebuie să fie astfel:

14.4.2.1. lungimea platformei să nu depășească de 1,4 ori (2,5 ori în cazul categoriei T4.3, respectiv 1,8 ori în cazul categoriei T2) ecartamentul cel mai mare față sau spate al tractorului.

14.4.2.2. lățimea nu trebuie să depășească lățimea maximă de gabarit a tractorului neechipat sau 2,55 m, reținându-se valoarea cea mai redusă;

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

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

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

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

14.5. În cazul tractoarelor echipate cu „priză de forță” (capătul arborelui de transmisie al tractorului, destinat să transmită mișcarea la o mașină), aceasta trebuie protejată printr-un scut (apărătoare) de protecție fixat(ă) pe tractor astfel încât priza să fie acoperită cel puțin sus și de ambele părți.

14.6. În cazul în care tractorul trebuie prevăzut cu mase de balast pentru a îndeplini celelalte cerințe necesare pentru omologare, respectivele mase de balast trebuie să fie furnizate de producătorul tractorului, să fie proiectate pentru a fi montate și să poarte marca producătorului, precum și o indicație a masei lor exprimate în kilograme cu o precizie de $\pm 5\%$. Masele de balast din față care au fost proiectate pentru demontări/montări frecvente trebuie să lase o deschidere de siguranță de cel puțin 25 mm pentru mânerul de prindere. Metoda de poziționare a maselor de balast trebuie să evite orice separare accidentală (de exemplu în cazul răsturnării tractorului).

14.7. Vehiculele din categoriile Ra, Rb și RLP trebuie să fie astfel fabricate și/sau echipate încât să ofere o protecție antiîmpănare eficientă pe întreaga lor lățime în cazul unui impact din spate produs de către un vehicul din categoriile M₁ și N₁.

14.7.1. Se consideră că orice vehicul dintr-una din categoriile R1a, R1b, R2a sau R2b și RLP (categoria R1 și R2) îndeplinește condiția stabilită la pct. 14.7 dacă:

a) îndeplinește condițiile stabilite la subpct. 14.7.2. sau

b) garda la sol a părții posterioare a vehiculului fără încărcătură nu depășește 55 cm pe o lățime care nu este mai mică decât cea a axei spate cu mai mult de 10 cm în ambele părți (exclusiv proeminența pneurilor aproape de sol).

14.7.2. Se consideră că un vehicul dintr-una din categoriile R3a, R3b, RLP (categoria R3), R4a sau R4b îndeplinește condiția stabilită la pct. 14.7 numai dacă:

a) vehiculul este echipat cu un dispozitiv special de protecție spate sau

b) vehiculul este proiectat și/sau echipat în spate astfel încât, datorită formei și caracteristicilor lor, părțile sale componente pot fi considerate ca înlocuind structura de protecție spate.

14.7.3. Un dispozitiv de protecție antiîmpănare la impactul din spate este format, în general, dintr-o bară transversală și din componente de legătură conectate la lonjeroanele șasiului sau la orice piese care înlocuiesc lonjeroanele. Acesta trebuie montat cât mai aproape posibil de partea posterioară a vehiculului. Când vehiculul este neîncărcat, marginea inferioară a dispozitivului nu trebuie să aibă în niciun punct o înălțime mai mare de 55 cm față de sol. Lățimea dispozitivului nu trebuie să depășească în niciun punct lățimea axei spate măsurată la punctele extreme ale roților, excluzând proeminențele pneurilor aproape de sol, nici să fie mai îngustă cu mai mult de 10 cm decât această axă în fiecare parte laterală. Dacă există mai multe axe spate, lățimea care trebuie luată în considerare este cea a celei mai late axe dintre acestea. Lățimea dispozitivului nu trebuie să depășească în niciun caz 2,55 m. Înălțimea secțiunii elementului transversal nu trebuie să fie mai mică de 10 cm. Extremitățile laterale ale elementului transversal nu trebuie să fie îndoite înspre partea din spate sau să aibă o muchie exterioară ascuțită; această condiție este îndeplinită dacă extremitățile laterale ale elementului transversal sunt rotunjite la exterior și au o rază de curbură de cel puțin 2,5 mm.

14.7.4. Vehiculele la care orice structură de protecție spate este incompatibilă cu dispozitivele operaționale montate în spate sunt exceptate de la această cerință. În caz contrar, pe vehicul trebuie să fie montată o structură de protecție spate care nu împiedică funcționarea dispozitivelor operaționale respective. De asemenea, nu este necesar ca vehiculele din următoarele categorii să se conformeze dispozițiilor pct. 14.7. în ceea ce privește dispozitivele de protecție spate:

a) remorci cu răcoanțe și alte remorci similare pentru transportul buștenilor sau al altor obiecte foarte lungi;

b) vehicule pentru care dispozitivele de protecție spate sunt incompatibile cu utilizarea acestora.

14.8. Vehiculele din categoriile R3b și R4b trebuie fabricate și/sau echipate astfel încât să ofere, dacă sunt complete, participanților la trafic neprotejați (pietoni, cicliști, motocicliști) o protecție eficientă față de riscul de a cădea sub o parte laterală a vehiculului și de a fi antrenați sub roți. Această cerință nu se aplică:

a) remorcilor special proiectate și fabricate pentru transportul încărcăturilor foarte lungi, de lungime indivizibilă, precum lemnul;

b) vehiculelor proiectate și fabricate pentru scopuri speciale și în cazul cărora nu este posibilă, din motive practice, echiparea cu o asemenea protecție laterală.

14.8.1. Un vehicul îndeplinește cerințele stabilite la pct. 14.8 dacă părțile sale laterale asigură o protecție conformă cu dispozițiile pct. 14.8.2.

14.8.2. Protecția laterală cu ajutorul unui dispozitiv specific (apărătoare laterală):

14.8.2.1. Lățimea vehiculului cu dispozitivul montat nu depășește lățimea maximă a vehiculului sau 2,55 metri, reținându-se valoarea cea mai redusă. Partea principală a suprafeței sale exterioare nu trebuie să fie cu mai mult de 120 mm în interior față de planul cel mai exterior (lățimea maximă) al vehiculului. La anumite vehicule, extremitatea din față a acestuia poate fi curbată către interior. Extremitatea din spate a acestuia nu trebuie să fie retrasă cu mai mult de 30 mm față de partea laterală a pneurilor din spate situată cel mai în exterior (nu se ia în calcul nicio protuberanță a pneurilor din zona de contact cu solul) pe cel puțin ultimii 250 mm ai extremității din spate.

14.8.2.2. Suprafața exterioară a dispozitivului trebuie să fie netedă, practic plană sau ondulată orizontal și, pe cât posibil, continuă din față spre spate; părțile adiacente se pot totuși suprapune dacă muchia de suprapunere este întoarsă spre spate sau în jos sau dacă poate fi lăsat un spațiu liber de cel mult 25 mm în lungime, cu condiția ca partea din spate să nu fie proeminentă față de partea din față; capetele rotunjite ale șuruburilor sau ale niturilor nu pot avea proeminențe mai mari de 10 mm în raport cu suprafața, iar alte piese pot avea proeminențe în aceleași limite, cu condiția ca acestea să fie netede și similar rotunjite; toate marginile și colțurile exterioare trebuie să fie rotunjite, cu o rază de cel puțin 2,5 mm.

14.8.2.3. Dispozitivul poate fi format dintr-o suprafață plană continuă sau dintr-unul sau mai multe lonjeroane orizontale sau dintr-o combinație de suprafețe și lonjeroane; dacă se utilizează lonjeroane, acestea trebuie să se afle la cel mult 300 mm unele față de altele și să aibă:

a) o înălțime minimă de 50 mm pentru vehiculele din categoria R3b; respectiv

b) o înălțime minimă de 100 mm și să fie practic plate în cazul vehiculelor din categoria R4b. Combinațiile suprafețe/lonjeroane trebuie să constituie o protecție laterală continuă.

14.8.2.4. Marginea inferioară a apărătorii laterale nu trebuie să fie situată în niciun punct la mai mult de 550 mm deasupra solului.

14.8.2.5. Apărătoarea laterală nu poate fi utilizată pentru a fixa conductele circuitului de frânare, conductele de aer sau hidraulice.

14.8.2.6. Pe un vehicul dotat cu cale de sprijin extensibile destinate să asigure o stabilitate sporită în cursul încărcării, descărcării sau al altor operațiuni pentru care a fost proiectat, pot fi lăsate spații libere suplimentare în apărătoarea laterală dacă sunt necesare pentru a permite extinderea calelor.

14.8.2.7. Dacă părțile laterale ale vehiculului sunt proiectate și/sau echipate în așa fel încât, având în vedere forma și caracteristicile acestora, ansamblul elementelor constitutive să îndeplinească cerințele prevăzute la pct. 14.8.2., acestea pot fi considerate ca înlocuind apărătorile laterale.

14.9. Vehiculele din categoriile Tb și Rb trebuie să fie echipate cu apărători de roți (piese ale caroseriei, apărători de noroi etc.). Piese ale caroseriei pot constitui părți ale apărătorilor dacă prezintă același nivel de protecție împotriva împroșcării cu pietre, noroi, gheață, zăpadă sau apă.

15. Dispozitive de cuplare

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

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

15.3. Sarcina statică verticală maximă admisă pe dispozitivul de cuplare nu poate depăși 3.000 kg, cu excepția cuplajelor de tip sferă, în cazul cărora valoarea maximă nu trebuie să depășească 4.000 kg.

15.5 Dispozitivele de cuplare mecanică trebuie să fie omologate în conformitate cu Directiva 89/173/CEE, Directiva 2009/144/CE, Regulamentul Delegat (UE) 2015/208, Regulamentul ONU nr. 55 sau cu Regulamentul ONU nr. 147.

15.6. Prin derogare de la subpct. 15.5, vehiculele pot fi echipate și cu dispozitive de cuplare care sunt inscripționate cu marca de fabricație a producătorului sau standardul național conform căruia au fost omologate.

15.7. Remorcile lente pentru transport persoane care sunt utilizate în asambluri de cel puțin două remorci trebuie să fie echipate la partea din spate cu dispozitive de cuplare tip cap de furcă (cu bolț) omologate conform pct. 15.5.

15.8. Remorcile lente pentru transport persoane pot fi numai remorci cu proțap articulată.

15.9. Dispozitivele de cuplare trebuie să fie montate în mod corespunzător, iar sistemele lor de închidere și zăvorâre trebuie să lucreze corect.

*ANEXA nr. 6 la reglementări***Condiții tehnice pentru omologarea națională individuală a vehiculelor noi din categoria L**

Nr.	Domeniul de referință Actul de reglementare	Categoriile vizate	Aplicare	Cerințe alternative și modalitate de îndeplinire
A. CERINȚE PRIVIND PERFORMANȚELE DE MEDIU ȘI DE PROPULSIE				
1	Emisiile de gaze de evacuare Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014	L1-L7	A	1) Se efectuează încercarea de tip 1 - emisii la țeava de evacuare după pornirea la rece, în conformitate cu anexa II la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014. Limitele aplicate sunt cele specificate în anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 168/2013, iar datele de aplicare sunt cele din anexa IV la același regulament. 2) Se efectuează încercarea de tipul V pentru durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, menționate în partea A din anexa V la Regulamentul (UE) nr. 168/2013, în conformitate cu anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 168/2013. Alternativ, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării poate fi demonstrată prin metoda matematică descrisă în articolul 23 punctul 3 litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013. Încercarea se efectuează numai pentru extinderea rezultatelor la vehicule similare.
2	Viteza maximă a vehiculului, cuplul maxim, puterea nominală sau netă maximă a motorului Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014	L1-L7	D	Este necesară declarația producătorului privind viteza maximă a vehiculului, cuplul maxim, puterea nominală continuă maximă, pentru vehiculele cu propulsie electrică, și puterea netă continuă, pentru vehiculele propulsate cu un motor cu ardere internă.
3	Nivelul sonor Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014	L1-L7	A	Se efectuează verificările menționate în partea A din anexa V la Regulamentul (UE) nr. 168/2013, având în vedere limitele stabilite la anexa VI lit. D din același regulament, și sunt aplicate procedurile de încercare prevăzute în anexa IX la Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014.
B. CERINȚE PRIVIND SIGURANȚA FUNCȚIONALĂ A VEHICULULUI				
1	Dispozitive de avertizare acustică Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L1e-B, L2e, L3e, L4e, L5e-A, L5e-B, L6eA, L6e-B, L7e-A1, L7e-A2, L7e-B1, L7e-B2, L7e-C	A	Dispozitivul respectă cerințele pct. 6.1.1 din Regulamentul ONU nr. 28.
2	Frânarea vehiculelor Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L1-L7	A	Dispoziții generale: Caracteristicile sistemului de frânare sunt cele precizate la pct. 5.1 din Regulamentul ONU nr. 78. Încercări: Vehiculele sunt supuse încercărilor cuprinse în anexa 3 la Regulamentul ONU nr. 78.
3	Siguranța electrică Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L1-L7	A	1) Se efectuează o încercare de măsurare a consumului de energie electrică, conform Regulamentului delegat (UE) nr. 134/2014, anexa VII, apendicele 2. 2) Se efectuează o încercare de măsurare a autonomiei electrice, conform Regulamentului delegat (UE) nr. 134/2014, anexa VII, apendicele 3.3. 3) Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, anexa IV, cu excepția pct. 4.4.
4	Anduranța sistemelor, pieselor și echipamentelor critice legate de siguranța în funcționare	L1-L7	D	Declarația producătorului în ceea ce privește efectuarea testelor de anduranță de siguranță în funcționare a sistemelor, pieselor și echipamentelor menționate în anexa II partea B pct. 4 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 trebuie să fie în conformitate cu

	Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014			cerințele prevăzute în anexa V la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014.
5	Dispozitive de protecție față și spate Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	DM: L2e, L5e-A, L5e-B, L6e-A, L6e-B, L7e-A1, L7e-A2, L7e-B1, L7e-B2, L7e-C	A	Vehiculele respectă cerințele anexei VI la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014.
6	Geamuri, dispozitive de ștergere și spălare a parbrizului, dispozitive de dejivrare și dezaburire Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L5e-B, L6e-B, L7e-C DM: L1e-B, L2e, L3e, L4e, L5e-A, L6e-A, L7e-A1, L7e-A2, L7e-B1, L7e-B2	B ⁽²⁾	<i>Componente</i> a) Geamurile trebuie să fie fabricate din sticlă călită sau sticlă de securitate stratificată; b) Nu este necesar ca geamurile să fie omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 43. <i>Instalare</i> a) Vehiculele respectă cerințele anexei VII la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 în ceea ce privește echiparea cu geamuri; b) Vehiculele echipate cu un parbriz din sticlă securizată se dotează cu dispozitive adecvate de spălare și ștergere a parbrizului; c) Un dispozitiv de spălare și ștergere a parbrizului este considerat „adecvat” în cazul în care îndeplinește cel puțin cerințele pct. 1 din partea 2 a anexei VII la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014, fără a fi necesare încercările de la pct. 2; d) Toate vehiculele echipate cu un parbriz din sticlă securizată, cu excepția vehiculelor din categoriile L2e și L6e, precum și orice vehicule care nu sunt echipate cu uși laterale care să poată acoperi deschiderea ușii cu cel puțin 75 %, fie ca echipament standard sau opțional, trebuie echipate cu un dispozitiv pentru eliminarea chiciurii și a gheții de pe exteriorul suprafeței vitrate a parbrizului și pentru eliminarea aburului de pe suprafața interioară vitrată a parbrizului. Dispozitivul de dejivrare și de dezaburire trebuie să fie suficient de eficace pentru a asigura o vizibilitate suficientă prin parbriz pe timp rece.
7	Comenzi operate de conducătorul auto, inclusiv identificarea comenzilor, a marilor și a indicatorilor Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L1e-B, L2e, L3e, L4e, L5e-A, L5e-B, L6e-A, L6e-B, L7e-A1, L7e-A2, L7e-B1, L7e-B2, L7e-C	A	Vehiculele respectă cerințele anexei VIII la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014.
8	Instalarea dispozitivelor de iluminare și semnalizare luminoasă, inclusiv activarea automată a sistemului de iluminare Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L1-L7	A	1) Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, anexa IX. 2) Nu este obligatorie cerința ca dispozitivele de iluminare și semnalizare luminoasă să poarte marcaj de omologare UE/ONU.
9	Vizibilitate spate Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L1e-B, L2e, L3e, L4e, L5e-A, L5e-B, L6e-A, L6e-B, L7e-A1, L7e-A2, L7e-B1, L7e-B2, L7e-C	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, anexa X.

10	Structuri de protecție în caz de răsturnare Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L7e-B2	D	Este necesară o declarație din partea producătorului privind conformitatea cu cerințele relevante din Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014, anexa XI.
11	Ancorajele centurilor de siguranță și centurile de siguranță Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L5e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C DM: L2e, L6e-A, L6e-B, L7e-A1	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, anexa XII, Partea 1 și Partea 2 pct.1.
12	Locuri șezând (șei și scaune) Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L1-L7	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, anexa XIII, cu excepția pct. 1.8 și 2.
13	Fiabilitatea direcției, comportament în viraje și orientabilitatea roților Regulamentul delegat (UE) 3/2014	L1-L7	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, anexa XIV.
14	Instalarea pneurilor Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L1-L7	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, anexa XV.
15	Dispozitivul de limitare a vitezei maxime a vehiculului și amplasamentul acestuia pe vehicul Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L7e-B1, L7e-B2 DM: L2e, L5e-B, L6e-A, L6e-B, L7e-A1, L7e-A2, L7e-C	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, anexa XVI.
16	Sisteme de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajări interioare, tetiere, centuri de siguranță, portiere Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	DM: L2e, L5e-A, L5e-B, L6e-A, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, anexa XVII.
17	Puterea nominală sau netă continuă maximă și/sau limitarea prin construcție a vitezei vehiculului Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014	L1e-A, L1e-B, L2e, L6e-A, L6e-B, L7e-A1, L7e-A2, L7e-B1, L7e-B2, L7e-C DM: L3e, L4e	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, anexa XVIII.
18	Integritatea structurii vehiculului Regulamentul delegat (UE) 3/2014	L1-L7	D	Vehiculele trebuie să fie proiectate și fabricate astfel încât să fie suficient de robuste pentru a rezista la utilizarea pentru care au fost concepute pe durata normală de utilizare, luând în considerare serviciile de întreținere periodice și programate și modificările specifice ale echipamentelor stipulate în mod clar și neechivoc în manualul de instrucțiuni furnizat împreună cu vehiculul. Producătorul vehiculului trebuie să furnizeze o declarație semnată în acest sens.
C1. CERINȚE PRIVIND CONSTRUCȚIA VEHICULELOR				

1	Măsuri împotriva modificărilor neautorizate Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L1-L7	NA	
2	Dispoziții luate pentru procedurile de omologare de tip Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L1-L7	NA	
3	Cerințe privind conformitatea producției Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L1-L7	NA	
4	Dispozitive de cuplare și fixare Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	DM: L1-L7	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014, anexa V, cu excepția pct. 5.
5	Dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L1-L7	NA	
6	Compatibilitatea electromagnetică Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L1-L7	X ^{(1),(3)} D ⁽²⁾	<i>Componente</i> a) Nu este necesară omologarea de tip a subansamblelor electrice/electronice cu care este echipat inițial un vehicul în scopul îndeplinirii funcției de bază a acestuia – deplasarea pe drumurile publice (de ex.: bujii, cabluri, calculatoare de gestiune etc.); b) Subansamblele electrice/electronice montate ulterior respectă prevederile Regulamentului ONU nr. 10 și sunt marcate corespunzător. <i>Emisiile de radiații electromagnetice</i> Solicitantul prezintă o declarație din partea producătorului potrivit căreia vehiculul este în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 10 sau cu următoarele standarde alternative: - radiații electromagnetice în bandă largă: CISPR 12 sau SAE J551-2; - radiații electromagnetice în bandă îngustă: CISPR 12 (în exterior) sau 25 (în interior) ori SAE J551-4 și SAE J1113-41.
7	Proeminențe exterioare Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L1-L7	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014, anexa VIII.
8	Rezervorul de carburant Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	DM: L1-L7	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014, anexa IX, pct. 1., cu excepția pct. 2.6, 1.2.9 și 1.2.10.
9	Platforme de încărcare Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L5e-B DM: L2e, L6e-B, L7e-B1, L7e-B2, L7e-C	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014, anexa X.
10	Mase și dimensiuni Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L1-L7	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014, anexa XI.

11	Sisteme de diagnosticare la bord (OBD) Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L3e, L4e, L5e-A, L5e-B, L7e-A1, L7e-A2, L7e-B1, L7e-B2, L7e-C	B	<i>Sistemul OBD:</i> a) Vehiculul este echipat cu un sistem OBD; b) Interfața OBD are capacitatea de a comunica cu aplicațiile de diagnosticare obișnuite utilizate în cadrul inspecțiilor tehnice periodice.
12	Mânere și suporturi pentru picioarele pasagerilor Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L1e-B, L6e-A DM: L2e, L3e, L4e, L5e-A, L5e-B, L7e-A1, L7e-A2, L7e-B1, L7e-B2	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014, anexa XIII.
13	Spațiu pentru placa de înmatriculare/ înregistrare Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L1-L7	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014, anexa XIV.
14	Informații privind reparațiile și întreținerea Regulamentul delegat (UE) 44/2014	L1-L7	NA	
15	Suporturi de parcare Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014	L1e-A, L1e-B, L3e	A	Vehiculele sunt supuse verificărilor conform Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014, anexa XVI, pct. 1 și 2.
C2. CERINȚE REFERITOARE LA SERVICIILE TEHNICE				
16	Standarde de performanță și evaluarea serviciilor tehnice Regulamentul delegat (UE) 44/2014	L1-L7	NA	

Note explicative:

(1) Subansamblu sau componentă.

(2) Vehicul sau instalare.

(3) Doar pentru componentele montate ulterior fabricației.

X: este necesară respectarea deplină a actului de reglementare; se eliberează certificatul de omologare CE sau ONU; se asigură conformitatea producției.

NA: nu se aplică.

A: Certificatul de omologare și marca de omologare nu sunt necesare. Rapoartele de încercare trebuie întocmite de un serviciu tehnic notificat.

B: Cerințele tehnice ale actului de reglementare trebuie respectate. Încercările prevăzute în actul de reglementare trebuie efectuate integral; acestea pot fi realizate chiar de producător, care apoi emite raportul de încercare, sub rezerva acordului autorității de omologare.

D: O declarație de conformitate prezentată de producător este suficientă. Nu este necesar niciun raport de testare.

DM – dacă este montat.

Nivelul „X” acoperă nivelurile „A”, „B” și „D”, nivelul „A” acoperă nivelurile „B” și „D”; nivelul „B” acoperă nivelul „D”.

ANEXA nr. 7 la reglementări

Condiții tehnice pentru omologarea națională individuală a vehiculelor utilizate din categoria L

1. Elementele de identificare

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

1.2. Plăcuța producătorului trebuie să fie inscripționată cel puțin cu numărul de identificare al vehiculului.

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

1.4. În cazul în care în numărul de identificare sunt incluse și literele I, O, Q, cratime, asteriscuri sau alte semne speciale, RAR va atribui și poansona un număr de identificare nou, care să respecte cerința de la pct. 1.3.

2. Mase

2.1. Masa maximă tehnic admisibilă este cea declarată de producător și/sau prevăzută în documentele de omologare.

2.1.1. Masa fără încărcătură și masa în ordine de mers se determină prin cântărire.

2.2. Pentru vehiculele înmatriculate pentru prima dată (fabricate dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) până la 31.12.2015 masa maximă fără încărcătură este:

a) pentru vehicule cu 3 roți: 270 kg pentru mopede cu 3 roți (categoria L2e); 1.000 kg pentru tricicluri (categoria L5e) (masele bateriilor pentru propulsie ale vehiculelor electrice nu sunt luate în calcul);

b) pentru cvadricicluri: 350 kg pentru cvadricicluri ușoare (categoria L6e); 400 kg pentru cvadricicluri, altele decât cele ușoare (categoria L7e) destinate transportului de persoane, respectiv 550 kg pentru cvadricicluri, altele decât cele ușoare (categoria L7e) destinate transportului de mărfuri (masele bateriilor pentru propulsia vehiculelor electrice nu sunt luate în calcul).

2.2.1. 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 se ia în considerare la calculul masei fără încărcătură și este considerată ca făcând parte din sarcina utilă. O suprastructură este considerată ca interschimbabilă dacă poate fi ușor demontată de pe șasiu-cabină fără utilizarea unor scule.

2.2.2. Prin masa fără încărcătură se înțelege masa vehiculului pregătit pentru utilizare normală și echipat după cum urmează:

a) cu echipamentul suplimentar necesar doar pentru utilizarea normală;

b) cu echipamentul electric complet, incluzând dispozitivele de iluminare și semnalizare luminoasă montate de producător;

c) cu instrumentele și dispozitivele prevăzute de producător;

d) cu cantitatea corespunzătoare de lichide pentru a se asigura funcționarea corectă a tuturor componentelor vehiculului (cu excepția carburantului sau a amestecului carburant/ulei).

2.3. Pentru vehiculele înmatriculate pentru prima dată (fabricate dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 01.01.2016 masa maximă în ordine de mers este:

a) pentru vehicule din categoria L2e: 270 kg;

b) pentru vehicule din subcategoria L3e-AxE: 140 kg (inclusiv masa bateriilor în caz de propulsie electrică sau electrică hibridă);

c) pentru vehicule din subcategoria L3e-AxT: 100 kg;

d) pentru vehicule din categoria L5e: 1.000 kg;

e) pentru vehicule din categoria L6e: 425 kg;

f) pentru vehicule din categoria L7e - 450 kg pentru transportul de pasageri; 600 kg pentru transportul de marfă.

2.3.1. Prin masa în ordine de mers se înțelege masa vehiculului fără încărcătură pregătit de utilizare normală și include masa:

- a) lichidelor;
- b) echipamentelor standard în conformitate cu specificațiile producătorului;
- c) carburantului din rezervorul (rezervoarele) de carburant, care se umple (umplu) la cel puțin 90 % din capacitate.

2.3.2. Masa în ordine de mers exclude masa:

- a) conducătorului auto (75 kg) și a pasagerului (65 kg);
- b) mașinilor sau a echipamentelor instalate pe zona platformei de încărcare;
- c) bateriilor de propulsie, în cazul unui vehicul hibrid sau pur electric;
- d) în cazul unui/unor vehicul(e) mono-, bi- sau multicarburant, a sistemelor de alimentare cu carburant gazos, precum și a rezervoarelor de stocare a carburantului gazos;
- e) în cazul propulsiei cu aer precomprimat, a rezervorului (rezervoarelor) pentru stocarea aerului comprimat.

2.4. Pentru vehiculele înmatriculate pentru prima dată (fabricate dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) până la 31.12.2015 sarcina utilă maximă declarată de producător este:

- a) pentru mopede cu trei roți (categoria L2e): 300 kg;
- b) pentru cvadriciclurile ușoare (categoria L6e): 200 kg;
- c) pentru tricicluri ((categoria L5e) - destinate transportului de mărfuri: 1.500 kg; destinate transportului de persoane: 300 kg;
- d) pentru cvadricicluri altele decât ușoare (categoria L7e) - destinate transportului de mărfuri: 1.000 kg; destinate transportului de persoane: 200 kg.

2.5. Pentru vehiculele înmatriculate pentru prima dată (fabricate dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 01.01.2016 masa utilă maximă declarată de producător este::

- a) pentru vehicule din categoria L1e-A, L1e-B, L2e-P, L6e-A sau L6e-BP: 250 kg;
- b) pentru vehicule din categoria L2e-U sau L6e-BU: 300 kg;
- c) pentru vehicule din categoria L3e, L4e, L5e-A, L7e-A, L7e-B sau L7e-CP sarcina utilă maximă declarată de producător, dar în niciun caz mai mare decât limita pentru masa în ordine de mers a (sub)categoriei;
- d) pentru vehicule din categoria L5e-B sau L7e-CU: sarcina utilă maximă declarată de producător, dar în niciun caz mai mare de 1.000 kg

2.6. Masa maximă remorcabilă a vehiculelor din categoria L nu trebuie să depășească 50% din masa fără încărcătură a vehiculului.

3. Dimensiuni

3.1. Dimensiunile vehiculului sunt cele declarate de către producătorul vehiculului și/sau prevăzute în documentele de omologare.

3.2. Dimensiunile maxime sunt:

3.2.1. pentru vehicule fabricate până la 31.12.2015:

- a) lungime: 4,00 m;
- b) lățime: 1,00 m pentru mopede cu două roți (categoria L1e) sau 2,00 m pentru restul vehiculelor;
- c) înălțime: 2,50 m

3.2.2. pentru vehiculele înmatriculate pentru prima dată (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 01.01.2016:

- a) lungime: 3,00 m pentru vehiculele din categoria L6e-B; 3,70 m pentru vehiculele din categoria L7e-C; 4,00 m pentru restul vehiculelor;
- b) lățime: 1,00 m pentru vehiculele din categoria L1e; 1,50 m pentru vehiculele din categoria L6e-B sau L7e-C; 2,00 m pentru restul vehiculelor;
- c) înălțime: 2,50 m.

4. Sistemul de frânare

4.1. Vehiculele 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 în care 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 pct. 4.3.1, trebuie să fie independent de dispozitivul care acționează asupra celeilalte axe.

4.4. Vehiculul 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

Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să respecte următoarele cerințe:

Tip lumini	Condiții	Categoria L1e	Categoriile L2e și L6e	Categoria L3e	Categoria L4e	Categoriile L5e și L7e
1. Faruri cu lumină de drum	1.Prezență	Facultativă	Facultativă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	Unul sau două	Unul sau două	Unul sau două	Unul sau două	Unul sau două
	3.Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Obligatori	Obligatori
2. Faruri cu lumină de întâlnire	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	Unul sau două	Unul sau două	Unul sau două	Unul sau două	Unul sau două
	3.Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
3. Lămpi indicatoare direcție	1.Prezență	Facultativă	Obligatorie – caroserie închisă; Facultativă – caroserie deschisă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	Două pe fiecare parte	Două pe fiecare parte	Două pe fiecare parte	Două pe fiecare parte	Două pe fiecare parte
	3.Culoare	Galben sau roșu	Galben sau roșu	Galben sau roșu	Galben sau roșu	Galben sau roșu
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Obligatori	Obligatori	Obligatori
4. Lămpi de stop	1.Prezență	Obligatorie Facultativă pentru L1e-A	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	Una sau două	Una sau două	Una sau două	Două sau trei (una pe ataș)	Una sau două (dacă lățimea > 1.300 mm, obligatoriu două)
	3.Culoare	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
	4.Martor	Interzis	Interzis	Interzis	Interzis	Interzis
5. Lămpi de iluminare a plăcii de înmatriculare/înregistrare spate	1.Prezență	Facultativă	Facultativă Obligatorie pentru vehiculele fabricate	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie

			începând cu anul 2016			
	2.Număr	Unul sau mai multe elemente optice	Unul sau mai multe elemente optice	Unul sau mai multe elemente optice	Unul sau mai multe elemente optice	Unul sau mai multe elemente optice
	3.Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
6. Lămpi de poziție față	1.Prezență	Facultativă	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	Una sau două	Una sau două	Una sau două	Două sau trei (una pe ataș)	Una sau două (dacă lățimea > 1.300 mm, obligatoriu două)
	3.Culoare	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
7. Lămpi de poziție spate	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	Una sau două	Una sau două	Una sau două	Două sau trei (una pe ataș)	Una sau două (dacă lățimea > 1.300 mm, obligatoriu două)
	3.Culoare	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
	4.Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
8. Catadioptri spate netriunghiulari	1.Prezență	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie	Obligatorie
	2.Număr	Unul	Unul	Unul sau doi	Doi sau trei (unul pe ataș)	Unul sau doi (dacă lățimea > 1.000 mm, obligatoriu doi)
	3.Culoare	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
9. Semnal de avarie	1.Prezență	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2.Număr	Două pe fiecare parte	Două pe fiecare parte	Două pe fiecare parte	Două pe fiecare parte	Două pe fiecare parte
	3.Culoare	Galben sau roșu	Galben sau roșu	Galben sau roșu	Galben sau roșu	Galben sau roșu
	4.Martor	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
10. Lămpi de ceață față	1.Prezență	Interzis	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2.Număr		Una sau două	Una sau două	Una sau două	Una sau două
	3.Culoare		Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben	Alb sau galben
	4.Martor		Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
11. Lămpi de ceață spate	1.Prezență	Interzis	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2.Număr		Una sau două	Una sau două	Una sau două	Una sau două
	3.Culoare		Roșu	Roșu	Roșu	Roșu
	4.Martor		Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu	Obligatoriu
12. Catadioptri laterali netriunghiulari	1.Prezență	Obligatorie	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2.Număr	Unul	Unul sau doi pe fiecare parte	Unul sau doi pe fiecare parte	Unul sau doi pe fiecare parte	Unul sau doi pe fiecare parte
	3.Culoare	Galben față, galben sau roșu spate Numai pentru L1e-A se acceptă culoarea brună	Galben față, galben sau roșu spate	Galben față, galben sau roșu spate	Galben față, galben sau roșu spate	Galben față, galben sau roșu spate
13. Catadioptri față netriunghiulari	1.Prezență	Facultativă	Interzis	Interzis	Interzis	Interzis
	2.Număr	Unul				
	3.Culoare	Alb				
14. Catadioptri pedale	1.Prezență	Obligatorie pentru	Interzis	Interzis	Interzis	Interzis

		vehiculele cu pedale				
	2.Număr	Doi pe fiecare pedală				
	3.Culoare	Galben. Numai pentru L1e-A se acceptă culoarea brună				
15. Lămpi de mers înapoi	1.Prezență	Interzis	Facultativă	Interzis	Interzis	Facultativă
	2.Număr		Una sau două			Una sau două
	3.Culoare		Alb			Alb
	4.Martor		Facultativ			Facultativ
16. Lămpi de circulație pe timp de zi	1. Prezență	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă	Facultativă
	2. Număr	Una sau două	Una sau două	Una sau două	Două sau trei (una pe ataș)	Una sau două
	3. Culoare	Alb	Alb	Alb	Alb	Alb
	4. Martor	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ	Facultativ
17. Semnal de oprire de urgență	1. Prezență	Interzis	Interzis	Facultativă	Facultativă	Interzis
	2. Număr			Similar pct. 3 sau pct. 4	Similar pct. 3 sau pct. 4	
	3. Culoare			Galben auto sau roșu	Galben auto sau roșu	
	4. Martor			Facultativ	Facultativ	
18. Lampă de curtoazie exterioară	1. Prezență	Interzis	Interzis	Facultativă	Facultativă	Interzis
	2. Număr			Una sau două; sunt permise și alte lămpi pentru iluminarea suportului pentru picior. Fiecare suport pentru picior iluminat de maximum o lampă.	Una sau două; sunt permise și alte lămpi pentru iluminarea suportului pentru picior. Fiecare suport pentru picior iluminat de maximum o lampă.	
	3. Culoare			Alb	Alb	
19. Lămpi de poziție laterale	1. Prezență	Interzis	Facultativă	Interzis	Interzis	Facultativă
	2. Număr		Una sau două pe fiecare parte			Una sau două pe fiecare parte
	3. Culoare		Galben auto (față) Galben auto sau roșu (spate)			Galben auto (față) Galben auto sau roșu (spate)
	4. Martor		Facultativ			Facultativ

6. Dispozitivul de avertizare acustică

6.1. Dispozitivul de avertizare acustică trebuie să emită un sunet uniform și constant; spectrul său acustic nu trebuie să se modifice sensibil în timpul funcționării.

6.2. Cerințele nu se aplică în cazul vehiculelor aparținând subcategoriei L1e-A.

7. Motorul și protecția mediului

7.1. Vehiculele echipate cu instalație de alimentare cu GPL trebuie să respecte prevederile din anexa nr. 3 pct. 8.11. aplicabile categoriei M₁.

7.2. Vehiculele echipate cu instalație de alimentare cu GNC sau GNL trebuie să respecte prevederile din în anexa nr. 3 pct. 8.12. aplicabile categoriei M₁.

7.3. Vehiculele echipate cu sistem de propulsie electrică trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în anexa IV la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014. Această condiție se consideră îndeplinită și în baza unei

declarații pe propria răspundere din partea producătorului cu privire la îndeplinirea cerințelor generale prevăzute de anexa IV la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014.

7.4. Omologarea vehiculelor înmatriculate/înregistrate 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. 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.

8.4. Vehiculele înmatriculate pentru prima dată (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 01.01.2016 trebuie să îndeplinească cerințele generale aplicabile proeminențelor exterioare prevăzute în Anexa VIII la Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014.

8.5. Vehiculele trebuie să fie echipate cu cel puțin un scaun sau o șa.

8.5.1. Toate pozițiile de ședere sunt orientate spre față.

8.5.2. Vehiculele fără caroserie pot avea șei, iar vehiculele din categoriile L2e, L5e, L6e și L7e care sunt prevăzute cu caroserie trebuie să aibă scaune, iar toate scaunele trebuie să aibă spătare.

8.5.3. Spațiile care sunt asemănătoare pozițiilor de ședere, dar care nu au fost desemnate ca atare nu sunt permise.

8.5.4. Înălțimea punctului R al poziției de ședere a conducătorului trebuie să fie ≥ 540 mm în cazul vehiculelor din categoriile L1e, L3e și L4e și ≥ 400 mm în cazul vehiculelor din categoriile L2e, L5e, L6e și L7e, măsurată de la suprafața solului. Dacă vehiculul este prevăzut cu sisteme care pot modifica înălțimea de utilizare a vehiculului, aceasta se reglează în stare normală de funcționare, conform specificațiilor producătorului.

8.6. Vehiculele din categoriile L2e, L5e, L6e și L7e cu o masă în stare de funcționare > 270 kg trebuie să fie echipate cu ancoraje ale centurilor de siguranță și centuri de siguranță pe scaune (nu sunt necesare în cazul șeilor). Vehiculele din categoriile L7e-A2, L7e-B2 și L7e-C trebuie să fie echipate cu centuri de siguranță tip ham sau cu prindere în trei puncte pentru toate pozițiile de ședere, indiferent de masa vehiculului în stare de funcționare.

8.6.1. Poziția de ședere a conducătorului auto (inclusiv în cazul în care aceasta este centrală) trebuie să fie întotdeauna echipată cu o centură de siguranță cu prindere în trei puncte sau de tip ham. Pentru celelalte poziții de ședere, în ceea ce privește echiparea cu centuri de siguranță, se aplică cerințele prevăzute pentru vehicule de categoria N₁.

8.7. În cazul vehiculelor care au fost proiectate pentru transportarea unuia sau mai multor pasageri, dar care nu sunt echipate cu centuri de siguranță pentru acei pasageri, locurile șezând în cauză trebuie dotate cu un sistem de mănere pentru pasageri, cuprinzând fie o chingă, fie una sau două bare de prindere. Acestea trebuie montate în apropierea locurilor șezând relevante, astfel încât să poată fi folosite cu ușurință de către pasager.

8.8. Toate locurile șezând ale vehiculului trebuie să fie dotate fie cu suporturi pentru picioare desemnate, fie cu o podea sau plăci de podea care să susțină ambele picioare ale conducătorului sau pasagerului.

8.8.1. Spațiul oferit de fiecare suport pentru picioare, inclusiv spațiul de pe podea sau placa de podea, trebuie să fie suficient de mare pentru a susține un picior de minimum 300 mm în lungime și minimum 110 mm în lățime, în siguranță, fără a încurca picioarele conducătorului vehiculului. Suporturile pentru picioare trebuie amplasate astfel încât, în timpul utilizării, contactul direct între picior și piesele rotative (de exemplu, roți) ale vehiculului să nu fie posibil.

8.9. Vehiculele din subcategoria L7e-B2, înmatriculate pentru prima dată (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) după 01.01.2016, trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de protecție în caz de răsturnare și concepute și construite astfel încât să îndeplinească scopul esențial indicat în anexa XI la

Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014.

9. Vizibilitatea

9.1. Vehiculele trebuie să fie echipate cu un număr minim de oglinzi retrovizoare conform tabelului.

Categoria vehiculului	Număr oglinzi retrovizoare
L1e-B	1
Toate celelalte categorii (cu excepția L1e-A)	2

9.2. Vehiculele 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 vehiculelor carosate trebuie să asigure un factor de transmisie normală a luminii de minimum 70% pentru geamurile aflate în câmpul de vizibilitate principal al vehiculului.

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

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

10. Sistemul de rulare

10.1. Echiparea cu pneuri trebuie să fie în concordanță cu indicațiile producătorului vehiculului.

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

11. Amplasarea plăcilor de înmatriculare/înregistrare ale vehiculelor

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

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

11.2.1. Mopede și cvadricicluri ușoare fără caroserie:

a) lățime: 100 mm și înălțime: 175 mm, sau

b) lățime: 145 mm și 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 și 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:

a) lățime: 520 mm și înălțime: 120 mm, sau

b) lățime: 340 mm și înălțime: 240 mm.

11.3. Amplasarea spațiului pentru montarea unei plăci de înmatriculare/înregistrare din spate:

11.3.1. spațiul care servește la montarea unei plăci de înmatriculare/înregistrare pe spatele vehiculului trebuie să permită poziționarea plăcii complet între cele două planuri paralele longitudinale verticale care trec prin extremitățile exterioare ale vehiculului, fără a considera oglinzile retrovizoare. Spațiul în sine nu trebuie să fie cel mai lat punct al vehiculului;

11.3.2. placa trebuie să fie perpendiculară pe planul median longitudinal al vehiculului;

11.3.3. placa poate fi înclinată pe verticală, între -15° și 30° față de planul transversal vertical;

11.3.4. marginea inferioară a plăcii se situează la minimum 0,20 m deasupra solului sau minimum la raza oricărei roți din spate, dacă această rază este mai mică de 0,20 m; înălțimea marginii superioare a plăcii față de sol nu poate depăși 1,50 m;

11.3.5. Placa trebuie să fie vizibilă în întregul spațiu cuprins între următoarele planuri:

a) cele două planuri verticale care ating cele două margini laterale ale plăcii și care formează un unghi, măsurat înspre exterior la stânga și la dreapta plăcii, de 30° față de planul longitudinal, paralel cu planul median longitudinal al vehiculului, trecând prin centrul plăcii;

b) planul care atinge marginea superioară a plăcii și formează cu orizontala un unghi de 15° măsurat în sus;

c) planul orizontal care intersectează extremitatea inferioară a plăcii;

11.3.5.1. Niciun element al structurii, chiar dacă este complet transparent, nu poate fi poziționat în

spațiul descris mai sus.

12. Direcție și manevrabilitate

12.1. Vehiculele trebuie să fie construite astfel încât toate roțile să se poată învârti la diferite viteze individuale în orice moment. Se poate instala un dispozitiv, cum ar fi un diferențial; acest dispozitiv poate fi blocat în mod automat sau prin mijloace externe, dar, în mod normal, trebuie să fie deblocat.

12.2. Vehiculele din categoriile L2e, L5e, L6e și L7e care sunt prevăzute cu caroserie trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de mers înapoi manevrabil din poziția conducătorului.

12.2.1. Vehiculele din categoria L2e, cu o masă maximă tehnic admisibilă ≤ 225 kg care nu sunt echipate cu o centură de siguranță în poziția de ședere a conducătorului și care nu pot fi prevăzute cu uși laterale sunt scutite de cerințele de dotare cu un dispozitiv de mers înapoi.

ANEXA nr. 8 la reglementări**Modelul atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate și pentru vehiculele lente**

REGISTRUL AUTO ROMÂN

ATESTAT TEHNIC**Date de identificare și caracteristici tehnice**

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

16. Mențiuni**Imaginea vehiculului**

16.1. Viteza maximă (km/h):
16.2 Nr. locuri (numai pt. vehicule lente):

16.1. Viteza maximă (km/h): 16.2 Nr. locuri (numai pt. vehicule lente):
--

--

ANEXA nr. 9 la reglementări**Condițiile tehnice pentru eliberarea atestatului tehnic în cazul mașinilor autopropulsate noi sau utilizate****1. Elemente 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 mașinii autopropulsate, în forma și folosind caracterele prevăzute de către producător sau o autoritate competentă din țara de proveniență.

1.2. Dacă există, plăcuța producătorului trebuie să fie inscripționată cel puțin cu numărul de identificare al vehiculului.

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

1.4. În cazul în care în numărul de identificare sunt incluse și literele I, O, Q, cratime, asteriscuri sau alte semne speciale, RAR va atribui și poansonă un număr de identificare nou, care să respecte cerința de la pct. 1.3.

2. Amplasarea plăcilor de înregistrare

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

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

a) lățime: 255 mm sau 520 mm;

b) înălțime: 165 mm sau 120 mm.

3. Sistemul de frânare

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

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

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

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

3.5. Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al mașinii autopropulsate se efectuează prin probe funcționale în parcurs prin măsurarea cu decelerometrul cu compensare și înregistrare a decelerației maxime la o frânare bruscă de la viteza de 30 km/h (sau, după caz, de la viteza maximă, dacă viteza maximă este mai mică de 30 km/h) în cazul frânei de serviciu și 15 km/h (sau, după caz, de la viteza maximă, dacă viteza maximă este mai mică de 15 km/h) în cazul frânei de staționare.

Probele în parcurs trebuie desfășurate pe un carosabil betonat sau asfaltat, uscat, neted și rectiliniu.

Frâna de serviciu și frâna de staționare trebuie să satisfacă condițiile prezentate în tabelul de mai jos.

Valorile-limită ale decelerației maxime măsurate	
Tipul frânei	Valoarea decelerației maxime măsurate (m/s ²) trebuie să fie mai mare sau cel puțin egală cu următoarele valori
Frâna de serviciu	2,0
Frâna de staționare	1,6

În timpul probelor în parcurs se va verifica atât pentru frâna de serviciu cât și pentru frâna de staționare ca vehiculul să nu devieze excesiv de la traiectoria rectilinie.

3.6. Mașinile autopropulsate cu o masă maximă tehnic admisibilă mai mare de 3.500 kg trebuie prevăzute cu cale de blocare a roților, amplasate într-un loc ușor accesibil pe vehicul, după cum urmează:

- a) o cală de blocare pentru mașini autopropulsate cu două axe.
- b) două cale de blocare pentru mașini autopropulsate cu trei sau mai multe axe.

4. Sistemul de direcție

4.1. Mașini autopropulsate cu roți

4.1.1. Dispozitivul de comandă a direcției trebuie să fie ușor de manevrat, fiind conceput astfel încât să permită o bracare progresivă. Sensul de mișcare a dispozitivului de comandă trebuie să corespundă cu sensul în care se intenționează modificarea direcției.

4.1.2. Toate roțile pot fi roți directoare.

4.2. Mașini autopropulsate cu șenile

4.2.1. Controlul direcției mașinilor autopropulsate cu șenile:

4.2.1. Pentru vehiculele cu un singur tren de rulare de fiecare parte, schimbarea direcției este efectuată prin variația vitezei între trenul de rulare din partea dreaptă și trenul de rulare din partea stângă.

4.2.2. Pentru vehiculele cu două trenuri de rulare de fiecare parte, schimbarea direcției se efectuează prin pivotarea părților anterioară și posterioară ale vehiculului în jurul unei axe verticale centrale sau prin pivotarea a două trenuri de rulare opuse sau a tuturor celor patru trenuri de rulare ale șenilelor.

4.2.3. Pentru vehiculele al căror tren de rulare este o combinație roți-șenile, schimbarea direcției se efectuează prin schimbarea direcției roților de pe axa cu roți și/sau prin pivotarea părților anterioară și posterioară ale vehiculului în jurul unei axe verticale centrale. Axa cu roți poate fi montată în partea din față sau din spate a vehiculului.

4.3 Mașini autopropulsate cu sistem de direcție diferențială

4.3.1. Sistemul de direcție diferențială poate fi utilizat atât pentru mașinile autopropulsate cu roți, cât și pentru cele cu șenile

4.3.2. Sistemul de direcție diferențială este caracterizat de o metodă de direcție prin care orientarea mașinii autopropulsate se realizează prin crearea unei viteze de rotație diferite între roțile din stânga și cele din dreapta sau între ansamblurile de șenile

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

5. Câmpul de vizibilitate și ștergătoarele de parbriz

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

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

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

6. Geamuri

6.1. Geamurile mașinilor autopropulsate trebuie să fie securizate sau stratificate. Geamurile din plastic rigide sau flexibile sunt admise, cu excepția parbrizului și a geamurilor laterale față care formează câmpul de vizibilitate principal al mașinii autopropulsate.

6.2. Geamurile mașinilor autopropulsate trebuie să asigure un factor de transmisie normală a luminii de minimum 70% pentru parbriz și geamurile laterale față care formează câmpul de vizibilitate principal al mașinii autopropulsate.

6.3. Nu este permisă diminuarea transparenței geamurilor aflate în câmpul de vizibilitate principal al mașinii autopropulsate astfel încât să nu se mai respecte prescripțiile de la pct. 6.2.

7. Oglinzi retrovizoare

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

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

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

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

8. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă

Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să respecte următoarele cerințe:

8.1. Faruri cu lumină de drum

- a) prezență: facultativă;
- b) număr: două sau patru;
- c) culoare: alb sau galben;
- d) martor de conectare: dacă există aceste faruri, martorul de conectare este obligatoriu.

8.2. Faruri cu lumină de întâlnire

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: două; pentru mașinile autopropulsate echipate pentru montarea frontală a uneltelor este permisă montarea a încă două faruri suplimentare, la o înălțime care nu depășește 4.000 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;

- c) culoare: alb sau galben;
- d) martor de conectare: facultativ;
- e) dispozitiv de reglare a farurilor: opțional.

8.3. Lămpi de ceață față

- a) prezență: facultativă;
- b) număr: două;
- c) culoare: alb sau galben;
- d) martor de conectare: facultativ.

8.4. Lămpi de mers înapoi

- a) prezență: facultativă;
- b) număr: una sau două;
- c) culoare: alb;
- d) martor de conectare: facultativ.

8.5. Lămpi indicatoare de direcție

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: există 4 variante de echipare:
 - i) două lămpi în față și două lămpi în spate, în același bloc optic, pentru fiecare parte laterală a mașinii autopropulsate; această variantă se poate folosi în cazul mașinilor autopropulsate cu lungimea de până la 4,6 m;
 - ii) două lămpi în față, două lămpi laterale, în același bloc optic pentru fiecare parte laterală a mașinii autopropulsate și două lămpi în spate;
 - iii) două lămpi în față, două lămpi laterale și două lămpi în spate;
 - iv) două lămpi în față și două lămpi în spate.

- c) culoare: galben sau roșu;
- d) martor de conectare: obligatoriu.

8.6. Semnal de avarie: identic cu pct. 8.5.

8.7. Lămpi de stop

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: două;
- c) culoare: roșu;
- d) martor de conectare: facultativ.

8.8. Lămpi de poziție față

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: două; în cazul mașinilor autopropulsate concepute pentru montarea de dispozitive portabile în

partea frontală, care pot masca lămpile de poziție față obligatorii, se pot instala două lămpi de poziție față suplimentare la o înălțime care nu depășește 4.000 mm;

- c) culoare: alb sau galben (dacă lampa este inclusă într-un bloc optic galben);
- d) martor de conectare: obligatoriu.

8.9. Lămpi de poziție spate

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: două;
- c) culoare: roșu;
- d) martor de conectare: obligatoriu.

8.10. Lămpi de ceață spate

- a) prezență: facultativă;
- b) număr: una sau două;
- c) culoare: roșu;
- d) martor de conectare: obligatoriu.

8.11. Lămpi de staționare

- a) prezență: facultativă;
- b) număr: două lămpi în față și două lămpi în spate sau o lampă pe o laterală a mașinii autopropulsate și una pe cealaltă laterală, dar vizibile atât din față, cât și din spate.
- c) culoare: alb în față, roșu în spate; poate fi galben dacă lampa este inclusă într-un bloc optic cu lămpile indicatoare de direcție laterale sau lămpile de poziție laterale;
- d) martor de conectare: facultativ.

8.12. Lămpi de gabarit

- a) prezență: facultativă;
- b) număr: două lămpi în față și două lămpi în spate sau o lampă pe o laterală a mașinii autopropulsate și una pe cealaltă laterală, dar vizibile atât din față, cât și din spate;
- c) culoare: alb în față și roșu în spate;
- d) martor de conectare: facultativ.

8.13. Proiectoare de lucru

Dacă există un astfel de dispozitiv de iluminare, acesta nu poate fi combinat cu nici o altă lampă; martorul de conectare este obligatoriu.

8.14. Catadioptri spate netriunghiulari

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: doi sau patru.
- c) culoare: roșu.

8.15. Lămpi speciale de avertizare (girofar)

- a) prezență: facultativă;
- b) culoare: galben.

8.16. Condiții generale

Dispozitivele de iluminare cu care este echipată mașina autopropulsată trebuie să funcționeze corespunzător.

9. Dispozitive de avertizare acustică

9.1. Dispozitivul de avertizare acustică trebuie să emită un sunet uniform și constant; spectrul său acustic nu trebuie să se modifice sensibil în timpul funcționării.

10. Amenajarea interioară

10.1. Mașinile autopropulsate trebuie să fie echipate cu un scaun pentru conducătorul auto și, opțional, cu scaun sau scaune pentru însoțitori.

10.1.1. Scaunul conducătorului auto trebuie să fie bine fixat și realizat astfel încât să limiteze șocurile și vibrațiile.

10.1.2. Scaunele însoțitorilor, dacă sunt prevăzute, trebuie să fie fixate solid și, în funcție de tipul mașinii autopropulsate, 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.

11. Mase și dimensiuni

11.1. Mase

11.1.1. Masa maximă tehnic admisibilă este cea declarată de producător și reprezintă masa maximă a mașinii autopropulsate, în funcție de construcția și performanțele sale.

11.1.2. Masa proprie se determină, dacă este posibil, pe baza documentelor producătorului sau prin cântărire și reprezintă masa mașinii autopropulsate fără încărcătură în ordine de mers (inclusiv dispozitivul de protecție în caz de răsturnare, dacă este cazul, excluzând accesoriile opționale, dar cu lichid de răcire, lubrifianți, carburant, unelte și masa conducătorului auto de 75 kg).

11.1.3. Dacă determinarea maselor de la pct. 11.1.1. și 11.1.2. nu este posibilă, acestea nu se menționează în atestatul tehnic.

11.2. Dimensiuni

11.2.1. În atestatul tehnic se menționează lungimea, lățimea și înălțimea declarate de producător sau determinate prin măsurare; măsurarea se efectuează cu mașina autopropulsată fără încărcătură în ordine de mers, fiind luate în considerare și echipamentele opționale montate pe mașina autopropulsată în configurația prezentată în fotografia din atestatul tehnic.

12. Sistemul de rulare

12.1. Echiparea cu pneuri trebuie să fie în concordanță cu indicațiile producătorului mașinii autopropulsate.

12.1.1. Pneurile utilizate pentru mașinile autopropulsate trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 106, cu respectarea indicilor de sarcină și viteză.

12.1.2. Dacă o mașină autopropulsată este destinată unor condiții de utilizare incompatibile cu caracteristicile pneurilor omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 106, pot fi acceptate și pneurile omologate de tip în conformitate cu Regulamentele ONU nr. 30, 54 și 117 sau omologate de tip în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 75, cu respectarea indicilor de sarcină și viteză.

12.1.3. Mașinile autopropulsate pot fi echipate și cu pneuri omologate în conformitate cu Directiva 92/23/CEE, cu respectarea indicilor de sarcină și viteză.

12.2. Pentru mașinile autopropulsate echipate cu șenile, șenilele acestora trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

12.2.1. Mașinile autopropulsate cu o viteză maximă de cel mult 15 km/h trebuie să fie echipate fie cu lanțuri de șenilă, fie cu benzi de șenilă.

12.2.2. Mașinile autopropulsate cu o viteză maximă mai mare de 15 km/h trebuie să fie echipate doar cu benzi de șenilă.

12.2.3. Trenurile de rulare ale șenilelor nu trebuie să deterioreze drumurile. Mașinile autopropulsate echipate cu trenuri de rulare de șenile nu deteriorează drumurile dacă limitele stabilite la subpct. 12.2.3.1 și 12.2.3.2. nu sunt depășite și suprafața de contact a trenului de rulare al șenilei cu pavajul rutier constă într-un elastomer (precum cauciucul etc.).

12.2.3.1. Presiunea medie de contact cu solul (P):

12.2.3.1.1. Lanțurile de șenilă: $P \leq 0,65$ MPa, calculată astfel:

$$P [MPa] = \frac{MMTA [kg] \times 9,81}{N_R \times A_P}$$

unde:

N_R este numărul total de role de șenilă care transferă sarcina direct pe suprafața drumului (prin intermediul șenilelor și a tamponelor);

A_P este suprafața exterioară a fiecărui tampon (adică cea aflată în contact cu drumul), în mm². Este definită prin măsurarea amprentei unui tampon perpendicular sub centrul unei role de șenilă care nu se află într-o poziție extremă, prin coborârea unui vehicul pe o bucată corespunzătoare de carton (sau pe alt material care se deformează permanent) și măsurarea suprafeței deformate create în acest mod.

În cazul mașinilor autopropulsate echipate cu o combinație de axe cu roți și de șenile, sarcina care acționează prin intermediul axelor cu roți atunci când mașina autopropulsată este încărcată trebuie măsurată folosind cântare auto corespunzătoare și scăzând masa lor din masa totală maximă admisă pentru a calcula P. Ca o soluție alternativă, sarcina combinată maximă declarată de producător pentru trenurile de rulare ale șenilelor poate fi înlocuită cu MMTA.

12.2.3.1.2. Benzile de șenilă: $P \leq 0,5$ MPa, calculată astfel:

$$P [MPa] = \frac{MMTA [kg] \times 9,81}{A_L}$$

unde:

A_L este suprafața totală a plăcilor de cauciuc în contact cu drumul, între centrele roților extreme ale șenilei sub care banda șenilei intră în contact cu solul. Furnizorul benzii de cauciuc precizează proporția suprafeței cu proeminențe în raport cu suprafața totală a benzii (definită ca lungimea șenilei înmulțită cu lățimea șenilei); în mod alternativ, suprafața totală a proeminențelor în contact cu drumul poate fi măsurată prin coborârea mașinii autopropulsate încărcate pe o bucată corespunzătoare de carton sau pe alt material care se deformează permanent și prin măsurarea suprafeței totale a deformărilor produse în acest mod.

În cazul mașinilor autopropulsate echipate cu o combinație de axe cu roți și de șenile, sarcina care acționează prin intermediul axelor cu roți atunci când mașina autopropulsată este încărcată trebuie măsurată folosind cântare auto corespunzătoare și scăzând masa lor din masa totală maximă admisă pentru a calcula P. Ca o soluție alternativă, sarcina combinată maximă declarată de producător pentru trenurile de rulare ale șenilelor poate fi înlocuită cu masa maximă admisă a mașinii autopropulsate.

12.2.3.1.3. În cazul mașinilor autopropulsate cu o viteză maximă mai mare de 40 km/h, presiunea medie de contact cu solul trebuie să fie $P \leq 0,2$ MPa.

12.2.3.2. Sarcina maximă pe rola de șenilă nu trebuie să fie mai mare de 2.250 kg, calculată prin împărțirea masei maxime admise, în kg (ținând cont de orice masă care acționează pe eventualele axe cu roți, în același mod ca la pct. 12.2.3.1.1. sau 12.2.3.1.2.), la numărul total de role de șenilă care transferă sarcina direct pe suprafața drumului.

12.2.4. Pe partea interioară a benzilor de șenilă trebuie să existe elemente care să asigure ghidarea benzii de șenilă pe role. Pe partea exterioară trebuie să existe un profil adecvat pentru utilizarea prevăzută în sectorul agricol, forestier sau alte aplicații specifice.

12.2.5. Cuplul poate fi transmis prin fricțiune (direct) sau prin angajamentul pozitiv al roților cu șenila.

12.2.6. La mașinile autopropulsate la care benzile de șenilă sunt antrenate prin fricțiune, operatorul trebuie să dispună de o indicație permanentă a tensiunii din șenile în timpul deplasării pe drum sau de un semnal optic sau acustic care să se declanșeze în momentul în care este atinsă tensiunea minimă a benzii.

13. Sistemul de propulsie și protecția mediului

13.1. Mașinile autopropulsate noi echipate cu motoare cu ardere internă trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 2016/1628, începând cu termenul de punere în aplicare prevăzute în anexa III la Regulament.

14. Derogări

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

ANEXA nr. 10 la reglementări

Condițiile tehnice pentru eliberarea atestatului tehnic în cazul vehiculelor lente cu motor

1. Elementele de identificare

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

1.2. Dacă există, plăcuța producătorului trebuie să fie inscripționată cel puțin cu numărul de identificare al vehiculului.

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

1.4. În cazul în care în numărul de identificare sunt incluse și literele I, O, Q, cratime, asteriscuri sau alte semne speciale, RAR va atribui și poansonă un număr de identificare nou, care să respecte cerința de la pct. 1.3.

2. Amplasarea plăcii de înregistrare

2.1. Vehiculele lente trebuie să fie dotate în partea din spate cu loc de amplasare a plăcii de înregistrare.

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

a) lățime: 255 mm sau 520 mm;

b) înălțime: 165 mm sau 120 mm.

3. Sistemul de frânare

3.1. Vehiculele lente trebuie să fie echipate cu:

3.1.1. Un sistem de frânare de serviciu funcțional, comandat cu piciorul, care acționează frânele tuturor roților și cu un dispozitiv de frânare auxiliar, care poate fi frâna de staționare; acesta trebuie să aibă două circuite independente, fiecare circuit acționând cel puțin două roți amplasate pe părți diferite.

3.1.2. Un sistem de frânare de staționare funcțional, care acționează cel puțin asupra roților unei axe. Comanda sistemului de frânare de staționare trebuie să fie independentă de comanda sistemului de frânare de serviciu.

3.2. Vehiculele trebuie prevăzute cu un semnal de avertizare de culoare roșu 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.

4. Sistemul de direcție

4.1. Vehiculele lente trebuie să fie echipate cu volan pentru comanda direcției, aceasta fiind concepută astfel încât să permită o bracare progresivă.

4.2. Postul de conducere nu trebuie să fie situat pe partea dreaptă în raport cu planul median longitudinal al vehiculului lent. Sunt exceptate vehiculele lente care au fost înmatriculate ultima dată într-un alt stat membru al UE și care nu au suferit modificări în raport cu configurația de înmatriculare inițială. Pentru acestea, accesul pasagerilor trebuie să fie asigurat exclusiv pe partea dreaptă în raport cu planul median longitudinal al autovehiculului.

4.3. Vehiculele lente trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de mers înapoi manevrabil din poziția conducătorului auto.

5. Vizibilitatea

5.1. Vehiculele lente trebuie să fie echipate cu minimum două oglinzi retrovizoare. Vehiculele 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.

5.2. Geamurile vehiculelor lente carosate, aflate în câmpul principal de vizibilitate, trebuie să asigure un factor de transmisie normală a luminii de minimum 70%.

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

5.3. Vehiculele lente cu parbriz trebuie prevăzute cu cel puțin un ștergător de parbriz, care să acționeze în zona de vizibilitate a conducătorului auto.

6. Caroseria și amenajarea interioară

6.1. Vehiculele lente trebuie să fie echipate cu bănci sau scaune fixate ferm pe un element de rezistență al caroseriei sau șasiului, situate la cel puțin 150 mm sub nivelul superior al obloanelor, al dispozitivelor de asigurare (bare de protecție, cotiere etc.) sau al marginii inferioare a geamurilor. Echiparea scaunelor sau a băncilor cu centuri de siguranță este facultativă.

6.2. În cazul vehiculelor lente sunt admise următoarele tipuri de geamuri, astfel cum sunt definite acestea conform Regulamentului ONU nr. 43:

- a) sticlă securizată monostrat*
- b) sticlă securizată multistrat obișnuită*
- c) sticlă securizată multistrat tratată*
- d) geam cu acoperire din plastic multistrat*
- e) geam securizat cu un factor de transmisie normală a luminii mai mic de 70 %
- f) unitate cu vitraj multiplu
- g) geam din sticlă uniform securizată monostrat*
- h) geam din plastic rigid
- i) geam din plastic flexibil
- j) unitate cu vitraj multiplu din plastic rigid
- k) geam securizat multistrat
- l) geam din sticlă, cu un strat de material plastic aplicat pe suprafața interioară

* admis pentru parbriz

6.3. Vehiculele lente având mai mult de 4 locuri (inclusiv locul conducătorului auto) trebuie să fie prevăzute cu cel puțin o ieșire de siguranță cu următoarele dimensiuni minime: înălțime: 1.200 mm și lățime: 550 mm.

6.4. Dacă există pe vehiculul lent, obloanele sau ușile de acces trebuie să fie prevăzute cu balamale și cu încuietori cu două poziții de zăvorăre care să nu permită deschiderea accidentală în timpul mersului.

6.5. Vehiculele lente decapotabile trebuie prevăzute cu un cadru de rezistență sau alte elemente care să asigure protecția pasagerilor în cazul răsturnării.

6.6. Podeaua nu poate fi la o distanță față de sol mai mare de 75 cm.

6.7. Vehiculele lente având mai mult de 4 locuri (inclusiv locul conducătorului auto) trebuie să fie echipate cu suspensie.

6.8. Vehiculele lente având mai mult de 4 locuri (inclusiv locul conducătorului auto) trebuie prevăzute cu o plăcuță pe care să fie inscripționat numărul maxim de locuri admis. La calculul numărului maxim de locuri admis se consideră că masa conducătorului auto și a fiecărui pasager este de 75 kg.

6.9. Vehiculele lente prevăzute cu compartimente separate pentru conducătorul auto și pasageri trebuie dotate cu un dispozitiv prin care pasagerii pot solicita conducătorului auto să oprească vehiculul.

6.10. Vehiculele lente nu trebuie să cuprindă părți ascuțite, tăioase sau protuberanțe, îndreptate spre exterior, de forme, dimensiuni, unghi al direcției sau duritate care să mărească riscul sau gravitatea leziunilor și lacerărilor corporale suferite de o persoană lovită sau atinsă razant de vehicul în cazul unui accident.

7. Sistemul de propulsie și siguranța electrică

7.1. Sistemul de propulsie electrică este reprezentat de circuitul electric care include motorul sau motoarele de tracțiune, sistemul reîncărcabil de stocare a energiei electrice (SRSEE), sistemul de conversie a energiei electrice, convertoarele electronice, cablajele și conectorii asociați, precum și sistemul de cuplare pentru încărcarea SRSEE.

7.2. Protecțiile oferite împotriva contactului direct cu piesele sub tensiune (de exemplu, izolator solid, barieră, incintă) nu trebuie să poată fi deschise, demontate sau îndepărtate fără utilizarea unor unelte.

7.2.1. În cazul unui SRSEE de înaltă tensiune, simbolul prezentat în figura de mai jos trebuie amplasat pe sau în apropierea SRSEE. Fundalul simbolului are culoarea galbenă, iar chenarul și săgeata sunt negre.

Marcajul echipamentelor de înaltă tensiune



7.2.2. În plus, simbolul trebuie să fie plasat pe toate incintele și barierele care, atunci când sunt îndepărtate, expun piesele sub tensiune ale circuitelor de înaltă tensiune. Această dispoziție este opțională pentru conectorii pentru magistralele de înaltă tensiune și nu se aplică în niciuna dintre următoarele situații:

- a) dacă barierele sau incintele nu pot fi accesate, deschise sau îndepărtate fizic, decât dacă alte componente ale vehiculului sunt îndepărtate prin utilizarea unor unelte;
- b) dacă barierele sau incintele sunt situate sub podeaua vehiculului.

7.2.3. Cablurile pentru magistralele de înaltă tensiune care nu se află în întregime în incinte sunt identificate printr-un înveliș exterior de culoare portocalie.

7.3. Pentru protecția împotriva șocurilor electrice care ar putea rezulta în urma contactului indirect, piesele conductoare expuse, cum ar fi bariera și incinta conductoare, sunt conectate galvanic în siguranță la șasiul electric, de exemplu printr-o conexiune cu fir electric sau cablu de împământare, sau prin sudare sau îmbinare cu bolțuri, astfel încât să nu apară potențiale periculoase.

7.4. Cerințe referitoare la SRSEE:

7.4.1. În vederea evitării supraîncălzirii în caz de supracurenți, SRSEE trebuie prevăzut cu unul sau mai multe dispozitive de protecție precum siguranțe, întrerupătoare de circuit și/sau generale.

7.4.2. SRSEE și componentele sale trebuie instalate pe vehicul în așa fel încât să se excludă posibilitatea de detașare sau ejectare accidentală sau neintenționată.

7.5. La pornire, inclusiv în modul contact, pentru a alege modul posibil de propulsie activă, conducătorul auto trebuie să efectueze cel puțin două acțiuni deliberate și distincte. Se permite ca doar o singură acțiune să fie necesară pentru a dezactiva modul posibil de propulsie activă sau pentru a finaliza procedura de oprire.

7.6. Nu este posibilă acționarea funcției vehiculului de mers înapoi în timp ce vehiculul este în mișcare înainte.

7.7. Condițiile prevăzute la subpct. 7.1–7.6 sunt considerate îndeplinite în cazul vehiculelor lente omologate în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 100.

8. Instalația de iluminare-semnalizare

Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să respecte următoarele cerințe:

8.1. Faruri cu lumină de drum

- a) prezență: facultativă;
- b) număr: unul sau două*);
- c) culoare: alb;
- d) martor de conectare: obligatoriu.

8.2. Faruri cu lumină de întâlnire

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: unul sau două*);
- c) culoare: alb;
- d) martor de conectare: facultativ.
- f) dispozitiv de reglare a farurilor: facultativ.

8.3. Lămpi de ceață față

- a) prezență: facultativă;
- b) număr: unul sau două*);
- c) culoare: alb sau galben;
- d) martor de conectare: facultativ.

8.4. Lămpi de mers înapoi

- a) prezență: facultativă;
- b) număr: una sau două;
- c) culoare: alb;
- d) martor de conectare: facultativ.

8.5. Lămpi indicatoare de direcție

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: două pe fiecare parte, poziționate în față și în spate;
- c) culoare: galben (față), respectiv galben sau roșu (spate);
- d) martor de conectare: obligatoriu.

8.6. Semnal de avarie

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: ca în cazul lămpilor indicatoare de direcție;
- c) culoare: ca în cazul lămpilor indicatoare de direcție;
- d) martor de conectare: obligatoriu.

8.7. Lămpi de stop

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: una sau două*);
- c) culoare: roșu.

8.8. Lămpi de iluminare a plăcii cu numărul de înregistrare spate

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: în așa fel încât lampa/lămpile să ilumineze zona plăcii cu numărul de înmatriculare/înregistrare;
- c) culoare: alb.
- d) martor de conectare: facultativ.

8.9. Lămpi poziție față

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: una sau două*);
- c) culoare: alb sau galben;
- d) martor de conectare: obligatoriu.

8.10. Lămpi poziție spate

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: una sau două*);
- c) culoare: roșu;
- d) martor de conectare: facultativ.

8.11. Lămpi de ceață spate

- a) prezență: facultativă;
- b) număr: una sau două;
- c) culoare: roșu;
- d) martor de conectare: obligatoriu.

8.12. Catadioptri spate netriunghiulari

- a) prezență: obligatorie;
- b) număr: unul sau doi (dacă lățimea > 1.000 mm, obligatoriu doi);
- c) culoare: roșu; suprafața iluminată poate avea părți comune cu suprafața aparentă a oricărei lămpi spate;

8.13. Catadioptri laterali netriunghiulari

- a) prezență:
 - i) obligatorie pe orice vehicul lent cu lungimea de peste 6 m;
 - ii) facultativă pentru restul vehiculelor lente;
- b) număr: în funcție de lungimea vehiculului, din 3 m în 3 m (4 m dacă structura vehiculului nu permite respectarea cerinței);

c) culoare: galben; catadioptrii laterali spate pot fi și roșii dacă sunt grupați cu lămpile de poziție spate sau cu lămpile de ceață spate;

d) suprafața iluminată a catadioptrilor laterali poate intersecta suprafața aparentă a oricărei alte lămpi laterale.

*) *dacă lățimea > 1300 mm, obligatoriu 2*

9. Dispozitive de avertizare acustică

9.1. Dispozitivul de avertizare acustică trebuie să emită un sunet uniform și constant; spectrul său acustic nu trebuie să se modifice sensibil în timpul funcționării.

9.2. Vehiculele lente trebuie să fie dotate cu dispozitiv de avertizare acustică, acționat automat la mersul înapoi.

10. Masele

10.1. Masele maxime tehnic admisibile (totală, pe axe) sunt cele declarate de producător.

10.2. Masa proprie se determină prin cântărire și nu include masa conducătorului auto (75 kg) și a bateriilor de propulsie.

10.3. Vehiculele lente nu sunt concepute pentru a tracta remorci. Prin urmare, acestea nu dispun de mase maxime tehnic admisibile remorcabile, a ansamblului de vehicule sau pe dispozitivul de cuplare.

10.4. Suma totală a maselor maxime tehnic admisibile pe axe trebuie să fie mai mare sau egală cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului lent.

10.5. Masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului lent nu poate fi mai mică decât masa proprie a vehiculului lent plus masa conducătorului auto (75 kg), masa de încărcare convențională (numărul de locuri pentru pasageri x 75 kg) și masa bateriilor de propulsie, după caz.

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

11. Dimensiuni

11.1. În atestatul tehnic se menționează lungimea, lățimea și înălțimea declarate de către producător sau determinate prin măsurare; măsurarea se efectuează cu vehiculul lent fără încărcătură în ordine de mers, în configurația prezentată în fotografia din atestatul tehnic.

11.2. Dimensiunile maxime admise pentru vehiculele lente sunt:

a) lungime: 12 m;

b) lățime: 2,55 m;

c) înălțime: 4 m.

12. Sistemul de rulare

12.1. Echiparea cu pneuri trebuie să fie în concordanță cu indicațiile producătorului vehiculului.

12.2. Pneurile utilizate pe vehiculele lente trebuie să fie omologate în conformitate cu Directiva 92/23/CE, Directiva 97/24/CE, Regulamentul ONU nr. 30, Regulamentul ONU nr. 54, Regulamentul ONU nr. 64, Regulamentul ONU nr. 75 (numai pneurile considerate corepunzătoare pentru a fi montate pe vehicule din categoriile L2e și L5e și, implicit L6e și L7e) sau Regulamentul ONU nr. 106, după caz.

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

13. Sistemul de propulsie și protecția mediului

13.1. Vehiculele lente noi, propulsate de motoare cu ardere internă, trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 2016/1628, începând cu termenele de punere în aplicare prevăzute în anexa III la Regulament.

Anexa nr. 11 la reglementări

LISTA

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

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

1. verifică fixarea dispozitivului pe autovehicul și îndeplinirea de către acesta a rolului său funcțional; după caz, verifică amenajarea specială a autovehiculului.

2. în cazul autovehiculelor special modificate față de configurația inițială în scopul conducerii de către persoanele cu handicap, înscrie în CIV la rubrica „Mențiuni” unul dintre următoarele coduri:

- 10. Transmisie modificată
 - 10.02. Selectarea automată a treptei de viteză
 - 10.04. Levierul schimbătorului de viteze adaptat
- 15. Ambreiaj adaptat
 - 15.01. Pedală de ambreiaj adaptată
 - 15.02. Ambreiaj manual
 - 15.03. Ambreiaj automat
 - 15.04. Măsuri pentru a preveni obstrucționarea sau acționarea pedalei de ambreiaj
- 20. Sistem de frânare modificat
 - 20.01. Pedala de frână adaptată
 - 20.03. Pedala de frână adaptată pentru piciorul stâng
 - 20.04. Pedala de frână prin talpă
 - 20.05. Pedala de frână înclinată
 - 20.06. Frână de serviciu manuală (adaptată)
 - 20.07. Utilizare maximă a frânei de serviciu consolidate cu o forță de N(*) [de exemplu, 20.07(300 N)]
(*) Această forță arată capacitatea conducătorului auto de acționare a sistemului.
 - 20.09. Frână de staționare (parcare) adaptată
 - 20.12. Separare înainte de pedala de frână/cu pedala la podea/cu pedala de frână detașată
 - 20.13. Frână acționată cu genunchiul
 - 20.14. Frână de serviciu acționată electronic
- 25. Sisteme de accelerare modificate
 - 25.01. Pedală de accelerație adaptată
 - 25.03. Pedală de accelerație înclinată
 - 25.04. Pedală de accelerație acționată manual
 - 25.05. Pedală de accelerație acționată cu genunchiul
 - 25.06. Servoaccelerații (electronice, pneumatice etc.)
 - 25.08. Pedală de accelerație plasată în stânga
 - 25.09. Separare înainte de pedala de accelerație/cu pedala la podea/cu pedala de accelerație detașată
- 31. Adaptări și protecții pedale
 - 31.01. Set suplimentar de pedale paralele
 - 31.02. Pedale la (sau aproape la) același nivel
 - 31.03. Protecție la obstrucționarea sau acționarea pedalelor de accelerație și frână atunci când acestea nu sunt acționate cu piciorul
 - 31.04. Podea înălțată
- 32. Sisteme de accelerație și frână de serviciu combinate
 - 32.01. Accelerație și frână de serviciu ca sistem combinat acționat cu un braț
 - 32.02. Accelerație și frână de serviciu ca sistem servo combinat

33. Sisteme de accelerație, frână de serviciu și direcție combinate
- 33.01. Accelerație, frână de serviciu și direcție ca sistem combinat servo, acționat cu o mână
- 33.02. Accelerație, frână de serviciu și direcție ca sistem combinat servo, acționat cu două mâini
35. Dispozitive de comandă adaptate (comutatoare pentru faruri, ștergător și spălător de parbriz, claxon, semnalizatoare etc.)
- 35.02. Dispozitive de comandă care pot fi acționate fără eliberarea volanului
- 35.03. Dispozitive de comandă care pot fi acționate cu mâna stângă fără eliberarea volanului
- 35.04. Dispozitive de comandă care pot fi acționate cu mâna dreaptă fără eliberarea volanului
- 35.05. Dispozitive de comandă care pot fi acționate fără eliberarea volanului și a comenzilor de accelerație sau de frână combinate
40. Direcție modificată
- 40.01. Utilizare maximă a direcției cu o forță deN(*) [de exemplu, 40.01 (140 N)]
(*)Această forță arată capacitatea conducătorului auto de acționare a sistemului.
- 40.05. Volan ajustat (volan mai gros/mai subțire, volan cu diametru redus etc.)
- 40.06. Volan cu basculare
- 40.09. Acționare cu piciorul
- 40.11. Mâner la volan
- 40.14. Sistem de direcție adaptat alternativ acționat cu un braț
- 40.15. Sistem de direcție adaptat alternativ acționat cu două brațe
42. Oglindă (oglinzi) retrovizoare modificată (modificate)
- 42.01. Oglindă retrovizoare adaptată
- 42.03. Oglindă retrovizoare interioară suplimentară pentru observarea traficului
- 42.05. Oglindă retrovizoare pentru unghiul mort
43. Poziția scaunului pentru conducătorul auto
- 43.01. Scaun pentru conducătorul auto cu înălțime adecvată pentru vizibilitate și distanță normală față de volan și pedale
- 43.02. Scaun pentru conducătorul auto adaptat la forma corpului
- 43.03. Scaunul conducătorului auto cu suport lateral pentru stabilitate bună
- 43.04. Scaunul conducătorului auto cu rezemătoare pentru braț
- 43.06. Centură de siguranță adaptată
- 43.07. Centură de siguranță tip ham
44. Modificări ale motocicletelor (folosirea subcodurilor este obligatorie.)
- 44.01. Frână cu comandă unică
- 44.02. Frână de mână (adaptată) (la roata din față)
- 44.03. Frână de mână (adaptată) (la roata din spate)
- 44.04. Manetă de accelerație (adaptată)
- 44.08. Înălțimea scaunului permite conducătorului auto, în poziția șezând, să aibă în același timp ambele picioare pe suprafața drumului.
- 44.09. Forța maximă cu care se poate aplica frâna pe roata din față este de ... N(*) [de exemplu, 44.09 (140 N)]
(*)Această forță arată capacitatea conducătorului auto de acționare a sistemului.
- 44.10. Forța maximă cu care se poate aplica frâna pe roata din spate este de ... N(*) [de exemplu, 44.10 (240 N)]
(*)Această forță arată capacitatea conducătorului auto de acționare a sistemului.
- 44.11. Rezemătoare pentru picioare adaptată
- 44.12. Manetă adaptată
45. Numai motocicletă cu ataș
46. Numai tricicluri
47. Limitat la vehiculele cu mai mult de două roți care nu necesită poziția de echilibru a conducătorului auto la pornire, oprire și stat în picioare

50. Limitat la un anumit vehicul/un anumit număr de șasiu (numărul de identificare al vehiculului, VIN)
Litere utilizate în combinație cu codurile 01 - 44 pentru specificații suplimentare:

- a) stânga;
- b) dreapta;
- c) mână;
- d) picior;
- e) mijloc;
- f) braț;
- g) degetul mare.

Suplimentar, se înscrie în CIV un text cu privire la particularitatea adaptării, dacă informația este disponibilă în documentația pusă la dispoziție de către solicitant.

3. În cazul autovehiculelor special modificate în scopul preluării și transportării persoanelor cu handicap grav sau accentuat în scaune rulante, RAR înscrie în CIV următoarele:

- a) la rubrica 1, categoria: „Autovehicul special M1”;
- b) la rubrica 2, caroseria: „SH vehicul accesibil scaunelor rulante”;
- c) la rubrica „Mențiuni”, un text cu privire la tipul de scaun rulant pentru care vehiculul este adaptat, dacă informația este disponibilă în documentația pusă la dispoziție de către solicitant.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro
Adresa Centrului pentru relații cu publicul este: șos. Panduri nr. 1, bloc P33, sectorul 5, București; 050651.
Tel. 021.401.00.73, 021.401.00.78, e-mail: concursurifp@ramo.ro, convocariaga@ramo.ro
Pentru publicări, încărcați actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro>, secțiunea Publicări.

