



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 173 (XVII) — Nr. 1.160

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 21 decembrie 2005

SUMAR

Nr.	Pagina	Nr.	Pagina
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE			
Decizia nr. 645 din 29 noiembrie 2005 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6, 7, 9 și ale art. 45 lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005	1-5	identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere — RNTR 7	6-48
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE			
2.131. — Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea Reglementărilor privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz — RNTR 9	6	2.133. — Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică — RNTR 1	49-108
2.132. — Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de		2.156. — Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului privind tarifele pentru prestațiile specifice realizate de Autoritatea Rutieră Română — A.R.R.	109-110
		ACTE ALE CONSILIULUI CONCURRENTEI	
		207. — Decizie privind concentrarea economică realizată de către Grupul „Bain Capital Investors LLC“ prin dobândirea controlului asupra Societății Comerciale „Framatome Connectors International“ prin intermediul Societății Comerciale „Fidji France“	111-112

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 645 din 29 noiembrie 2005

referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6, 7, 9 și ale art. 45 lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005

Ioan Vida — președinte
Nicolae Cochinescu — judecător
Aspazia Cojocaru — judecător
Constantin Doldur — judecător
Acsinte Gaspar — judecător
Kozsokár Gábor — judecător
Petre Ninosu — judecător

Ion Predescu — judecător
Șerban Viorel Stănoiu — judecător
Ion Tiucă — procuror
Claudia Margareta Niță — magistrat-asistent

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6, 7, 9 și ale art. 45 lit. c) din

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005, excepție ridicată de Camelia Dima în Dosarul nr. 780/2005 al Curții de Apel București — Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal.

La apelul nominal lipsesc părțile, față de care procedura de citare este legal îndeplinită.

Reprezentantul Ministerului Public solicită respingerea excepției de neconstituționalitate ca nefondată.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

Prin Încheierea din 15 iunie 2005, pronunțată în Dosarul nr. 780/2005, **Curtea de Apel București — Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor „art. 6, art. 7, art. 9 și ale art. 45 lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005, aprobată prin Legea nr. 76/2005”**. Excepția de neconstituționalitate a fost invocată de Camelia Dima într-o cauză având ca obiect soluționarea unei acțiuni în contencios administrativ.

În motivarea excepției de neconstituționalitate se susține că dispozițiile art. 6, 7, 9 și ale art. 45 lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 contravin prevederilor art. 1 alin. (3), ale art. 16, 20, 53, ale art. 73 alin. (3) lit. j) și ale art. 126 alin. (6) din Constituție, ale art. 14 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale și ale art. 26 din Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice.

În esență, se arată următoarele: dispozițiile art. 6 și 7 încalcă principiul constituțional al separației puterilor în stat, prevederile art. 16, 20 și ale art. 126 alin. (6) din Legea fundamentală, „tratatele internaționale ratificate de România și Codul muncii”, deoarece „anulează implicit dispozitivul unei hotărâri judecătorești definitive și irevocabile”; dispozițiile art. 9 contravin art. 16 alin. (1) și art. 20 alin. (1) din Constituție, prin raportare la art. 14 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale și la art. 26 din Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice, precum și la art. 29 alin. (3) din Legea nr. 188/1999 și la art. 1 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 137/2000, întrucât, fără o justificare rațională, creează diferențe de salarizare între funcționarii publici aflați în corpul de rezervă și funcționarii publici promovați, pe de o parte, precum și între aceștia și persoanele care nu au avut anterior calitatea de funcționar public; dispozițiile art. 9 alin. (1)² sunt „neconstituționale în măsura în care dreptul prevăzut de acestea nu este recunoscut tuturor categoriilor de persoane care ocupă în anul 2005 un post de conducere”; prevederile art. 45 lit. c) contravin normelor constituționale ale art. 73 alin. (3) lit. j), deoarece „abrogă dispozițiile contrare prevăzute de o lege organică (Legea nr. 188/1999) cu o forță juridică superioară”, în condițiile în care, potrivit avizului Comisiei juridice, de disciplină și imunități a Camerei Deputaților nr. PLX 48 din 22 februarie 2005, proiectul de aprobare a ordonanței criticate „face parte din categoria legilor ordinare”; mai mult, dispozițiile art. 45 lit. c) „ignoră cele patru criterii legale de evaluare profesională consacrate de art. 2 din Ordinul Agenției Naționale a Funcționarilor Publici nr. 21/2003, punând semnul egalității între treapta profesională și gradul de salarizare de la prima zi de angajare”.

În sfârșit, menționează că prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 92/2004 nu respectă „recomandările de la punctul nr. 10 din Avizul Consiliului Legislativ nr. 1.808 din 9 noiembrie 2004, referitoare la respectarea dispozițiilor art. XVI alin. (1) lit. c) din Legea nr. 161/2003 și reîncadrările efectuate de autoritățile locale și centrale până la data de 15 iulie 2003”.

Curtea de Apel București — Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal apreciază că dispozițiile de lege criticate nu contravin prevederilor art. 16, 20 și ale art. 126 alin. (6) din Constituție.

Astfel, precizează că principiul egalității în drepturi nu este încălcat, în ceea ce privește funcționarii publici la care se referă ordonanța, după cum nu este nesocotit nici art. 20 din Legea fundamentală, în condițiile în care autoarea excepției „nu indică un anume text încălcat dintr-un tratat internațional”. Cât privește pretinsa contrarietate față de prevederile art. 126 alin. (6) din Constituție, se arată că acestea „devin aplicabile în cauză după pronunțarea Curții Constituționale asupra excepției de neconstituționalitate și în ipoteza declarării ordonanței ca neconstituțională”.

Instanța de judecată apreciază însă că dispozițiile de lege criticate contravin prevederilor art. 53 din Constituție, deoarece „reîncadrarea dispusă prin art. 6—7 din ordonanță conduce la o restrângere a exercițiului profesiei pentru care cei încadrați au un drept câștigat. Reîncadrarea pe funcții echivalează cu o retrogradare, în condițiile în care nu are loc o evaluare profesională, iar funcționarul public anterior a urmat o evaluare și a promovat în funcție”. Așadar, consideră că „Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 este neconstituțională”, iar cât privește adoptarea ei, „nu s-a ținut cont nici de avizul consultativ dat de Consiliul Legislativ”, care conținea recomandări în acest sens.

Potrivit dispozițiilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și formula punctele de vedere cu privire la excepția de neconstituționalitate ridicată.

Guvernul consideră că excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor legale criticate este neîntemeiată.

Dispozițiile art. 6, 7 și 9 din ordonanța criticată, referitoare la încadrarea funcționarilor publici în categorii, clase și grade profesionale conform noului sistem de salarizare, precum și la stabilirea salariilor de bază potrivit acestei încadrări, se aplică, deopotrivă, tuturor funcționarilor publici aflați în aceeași situație, astfel că nu se poate susține instituirea vreunei discriminări interzise de art. 16 din Constituție.

Dispozițiile de lege criticate nu pun în discuție nici restrângerea exercițiului vreunor drepturi constituționale, prevăzută de art. 53 din Constituție și nici nu încalcă normele art. 20 alin. (1) din aceasta, prin raportare la art. 14 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale și art. 26 din Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice. Se menționează, de altfel, că în acest sens este și jurisprudența Curții Constituționale în materie (deciziile nr. 289/2005 și nr. 305/2005).

Textele de lege atacate nu conțin norme care să îngreuească controlul judecătoresc al actelor administrative ale autorităților publice, exercitat pe calea contenciosului administrativ, astfel că nu sunt încălcate nici prevederile art. 126 alin. (6) din Constituție.

Cât privește critica de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 45 lit. c) din ordonanță față de prevederile art. 73 alin. (3) lit. j) din Legea fundamentală, apreciază că și aceasta este neîntemeiată, deoarece, „potrivit acestor norme constituționale, numai statutul funcționarilor publici se reglementează prin lege organică, iar nu și sistemul de salarizare a acestora, astfel cum rezultă și din dispozițiile art. 29 alin. (3) din Legea nr. 188/1999 privind Statutul funcționarilor publici“.

Avocatul Poporului consideră că excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6, 7, 9 și ale art. 45 lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 nu este întemeiată.

Dispozițiile art. 6, 7 și 9 nu contravin principiului egalității în drepturi, consacrat de art. 16 din Constituție, deoarece reglementările privind reîncadrarea și salarizarea funcționarilor publici în funcție de noi criterii stabilite prin lege se aplică în mod egal tuturor categoriilor de funcționari publici aflați în ipoteza normelor criticate. Pe de altă parte, atât încadrarea prin lege a diferiților funcționari publici în anumite clase, categorii și grade profesionale, cât și salarizarea potrivit acestei încadrări, „nu reprezintă drepturi fundamentale, care nu s-ar putea modifica pentru viitor prin lege“, și, în consecință, art. 53 din Constituție nu poate fi invocat. De altfel, sistemul de salarizare, ca și încadrarea în categorii, clase și grade profesionale a funcționarilor publici sunt domenii care, prin voința legiuitorului, pot fi modificate sau înlocuite, în funcție de anumite scopuri urmărite și resursele financiare disponibile în diferite perioade de timp.

Cât privește critica de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 45 lit. c) din ordonanță față de art. 16 și 53 din Constituție, se arată că acestea din urmă nu au relevanță în cauza de față.

În sfârșit, se apreciază că nici dispozițiile art. 20 și ale art. 126 alin. (6) din Constituție nu au relevanță în prezenta cauză.

Președinții celor două Camere ale Parlamentului nu au comunicat punctele lor de vedere.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale Guvernului și Avocatului Poporului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului și dispozițiile de lege criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și celor ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate ridicată.

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie dispozițiile art. 6, 7, 9 și ale art. 45 lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.091 din 23 noiembrie 2004, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 76/2005, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 324 din 18 aprilie 2005, cu modificările ulterioare. Dispozițiile de lege criticate au următorul conținut:

— Art. 6: „(1) *Funcționarii publici de execuție salariați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004 privind unele măsuri în domeniul funcției publice, la categoria A, B sau C, clasa III, gradul 3 se reîncadrează în gradul profesional*

asistent și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional asistent, treapta 3 de salarizare.

(2) *Funcționarii publici de execuție salariați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, la categoria A, B sau C, clasa III, gradul 2 se reîncadrează în gradul profesional asistent și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional asistent, treapta 2 de salarizare.*

(3) *Funcționarii publici de execuție salariați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, la categoria A, B sau C, clasa III, gradul 1 se reîncadrează în gradul profesional asistent și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional asistent, treapta 1 de salarizare.*

(4) *Funcționarii publici de execuție salariați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, la categoria A, B sau C, clasa II, gradul 3 se reîncadrează în gradul profesional principal și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional asistent, treapta 3 de salarizare.*

(5) *Funcționarii publici de execuție salariați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, la categoria A, B sau C, clasa II, gradul 2 se reîncadrează în gradul profesional principal și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional principal, treapta 2 de salarizare.*

(6) *Funcționarii publici de execuție salariați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004 la categoria A, B sau C, clasa II, gradul 1 se reîncadrează în gradul profesional principal și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional principal, treapta 1 de salarizare.*

(7) *Funcționarii publici de execuție salariați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, la categoria A, B sau C, clasa I, gradul 3 se reîncadrează în gradul profesional superior și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional superior, treapta 3 de salarizare.*

(8) *Funcționarii publici de execuție salariați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, la categoria A, B sau C, clasa I, gradul 2 se reîncadrează în gradul profesional superior și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional superior, treapta 2 de salarizare.*

(9) *Funcționarii publici de execuție salariați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, la categoria A, B sau C, clasa I, gradul 1 se reîncadrează în gradul profesional superior și beneficiază de salariul de bază prevăzut de prezenta ordonanță de urgență în anexele nr. I—IV, pentru funcția publică de execuție deținută, gradul profesional superior, treapta 1 de salarizare.“;*

— Art. 7: „(1) *Funcționarii publici de conducere salariați conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, potrivit unei funcții publice de execuție din categoria A, clasa III, gradul 1 beneficiază de salariul de bază prevăzut pentru funcția publică respectivă gradul profesional asistent, treapta 1 de salarizare, la care se adaugă indemnizația de conducere.*

(2) Funcționarii publici de conducere salarizați conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, potrivit unei funcții publice de execuție din categoria A, clasa III, gradul 2 beneficiază de salariul de bază prevăzut pentru funcția publică respectivă gradul profesional asistent, treapta 2 de salarizare, la care se adaugă indemnizația de conducere.

(3) Funcționarii publici de conducere salarizați conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, potrivit unei funcții publice de execuție din categoria A, clasa III, gradul 3 beneficiază de salariul de bază prevăzut pentru funcția publică respectivă gradul profesional asistent, treapta 3 de salarizare, la care se adaugă indemnizația de conducere.

(4) Funcționarii publici de conducere salarizați conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, potrivit unei funcții publice de execuție din categoria A, clasa II, gradul 1 beneficiază de salariul de bază prevăzut pentru funcția publică respectivă gradul profesional principal, treapta 1 de salarizare, la care se adaugă indemnizația de conducere.

(5) Funcționarii publici de conducere salarizați conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, potrivit unei funcții publice de execuție din categoria A, clasa II, gradul 2 beneficiază de salariul de bază prevăzut pentru funcția publică respectivă gradul profesional principal, treapta 2 de salarizare, la care se adaugă indemnizația de conducere.

(6) Funcționarii publici de conducere salarizați conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004 potrivit unei funcții publice de execuție din categoria A, clasa II, gradul 3 beneficiază de salariul de bază prevăzut pentru funcția publică respectivă gradul profesional principal, treapta 3 de salarizare, la care se adaugă indemnizația de conducere.

(7) Funcționarii publici de conducere salarizați conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, potrivit unei funcții publice de execuție din categoria A, clasa I, gradul 1 beneficiază de salariul de bază prevăzut pentru funcția publică respectivă gradul profesional superior, treapta 1 de salarizare, la care se adaugă indemnizația de conducere.

(8) Funcționarii publici de conducere salarizați conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, potrivit unei funcții publice de execuție din categoria A, clasa I, gradul 2 beneficiază de salariul de bază prevăzut pentru funcția publică respectivă gradul profesional superior, treapta 2 de salarizare, la care se adaugă indemnizația de conducere.

(9) Funcționarii publici de conducere salarizați conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 82/2004, potrivit unei funcții publice de execuție din categoria A, clasa I, gradul 3 beneficiază de salariul de bază prevăzut pentru funcția publică respectivă gradul profesional superior, treapta 3 de salarizare, la care se adaugă indemnizația de conducere.

(10) Până la adoptarea sistemului unitar de salarizare pentru funcționarii publici, funcționarii publici din categoria înalților funcționari publici și a funcționarilor publici de conducere își păstrează funcțiile publice de execuție corespunzătoare.“

— Art. 9: „(1) Salariile de bază ale funcționarilor publici aflați în corpul de rezervă și care în cursul anului 2005 sunt redistribuiți într-o funcție publică, în condițiile legii, se stabilesc la nivelul trepte 3 de salarizare, corespunzătoare categoriei, clasei și gradului profesional în care sunt încadrați.

(1¹) Salariile de bază ale persoanelor care ocupă în anul 2005 o funcție publică de execuție, în condițiile legii, se stabilesc la nivelul trepte 3 de salarizare, corespunzătoare categoriei, clasei și gradului profesional în care sunt numite.

(1²) Funcționarii publici care ocupă în anul 2005, în condițiile legii, o funcție publică de conducere beneficiază de

salariul de bază prevăzut pentru funcția publică de execuție deținută anterior, la care se adaugă indemnizația de conducere.

(2) Funcționarii publici promovați în cursul anului 2005 pe o funcție publică de execuție de un grad profesional superior celui deținut beneficiază de salariile de bază prevăzute în anexele la prezenta ordonanță de urgență, pentru gradul profesional în care promovează, la treapta 3 de salarizare. Dacă funcționarul public are un salariu de bază mai mare decât cel prevăzut la treapta 3 de salarizare, salariul de bază de care beneficiază după promovarea în gradul profesional se stabilește potrivit trepte de salarizare imediat superioare care asigură o creștere salarială.

(3) Pentru candidații declarați admiși la concursul pentru ocuparea unei funcții publice de conducere, organizat în cursul anului 2005, care nu au avut anterior calitatea de funcționar public, salariul de bază se stabilește prin actul administrativ al ordonatorului de credite până la nivelul de finanțare prevăzut în statul de funcții, aprobat potrivit legii.

(4) Funcționarii publici care se transferă în cursul anului 2005 beneficiază de un salariu de bază corespunzător trepte de salarizare deținute, potrivit autorității sau instituției publice la care se transferă, conform anexelor la prezenta ordonanță de urgență, cu excepția cazului în care funcționarul public se transferă la cerere într-o funcție publică de nivel inferior, situație în care salariul de bază și treapta de salarizare sunt cele prevăzute pentru funcția publică vacantă respectivă.“

— Art. 45 lit. c): „La data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență se abrogă: (...) c) orice alte dispoziții contrare.“

În motivarea excepției ridicate se invocă încălcarea următoarelor dispoziții din Constituție: art. 1 alin. (4) — referitor la principiul separației și echilibrului puterilor în stat; art. 16 alin. (1) — referitor la egalitatea cetățenilor în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări; art. 20 — referitor la interpretarea și aplicarea dispozițiilor constituționale privind drepturile și libertățile cetățenilor în concordanță cu Declarația Universală a Drepturilor Omului, cu pactele și cu celelalte tratate la care România este parte, precum și la prioritatea acestora față de legile interne nefavorabile, art. 53 — referitor la restrângerea exercițiului unor drepturi sau al unor libertăți; art. 73 alin. (3) lit. j) — potrivit căruia statutul funcționarilor publici se reglementează prin lege organică și art. 126 alin. (6) — potrivit căruia „Controlul judecătoresc al actelor administrative ale autorităților publice, pe calea contenciosului administrativ, este garantat, cu excepția celor care privesc raporturile cu Parlamentul, precum și a actelor de comandament cu caracter militar. Instanțele de contencios administrativ sunt competente să soluționeze cererile persoanelor vătămate prin ordonanțe sau, după caz, prin dispoziții din ordonanțe declarate neconstituționale.“ De asemenea, autorul excepției invocă și încălcarea art. 14 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale și a art. 26 din Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice, ambele referitoare la interzicerea discriminării.

Examinând excepția de neconstituționalitate și dispozițiile legale criticate, cu raportare la prevederile constituționale și internaționale invocate, Curtea Constituțională reține următoarele:

Dispozițiile de lege criticate au mai constituit, parțial, obiect al controlului de constituționalitate exercitat de către Curtea Constituțională. De exemplu, prin Decizia nr. 394 din 12 iulie 2005, publicată în Monitorul Oficial al

României, Partea I, nr. 787 din 30 august 2005, Curtea a examinat constituționalitatea dispozițiilor art. 6, 7 și ale art. 45 lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004, prin raportare la prevederile art. 1 alin. (5), art. 16 alin. (1), art. 20, art. 73 alin. (3) lit. j) și art. 115 alin. (1) și (4) din Legea fundamentală și a statuat în sensul conformității textelor de lege criticate cu normele constituționale invocate ca fiind încălcate.

Autorii excepției de neconstituționalitate soluționate prin decizia menționată au criticat dispozițiile art. 45 lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 prin raportare la prevederile art. 115 alin. (1) și (4) din Constituție, susținând că printr-o ordonanță de urgență nu pot fi abrogate texte dintr-o lege organică. În prezenta excepție, critica de neconstituționalitate vizează același aspect, însă prin raportare la prevederile art. 73 alin. (3) lit. j) din Constituție, autoarea precizând în acest sens că Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 a fost aprobată printr-o lege ordinară — Legea nr. 76/2005 — și, prin urmare, o lege de rang inferior nu poate abroga dispoziții cuprinse într-o lege organică.

Cu privire la aceste susțineri, Curtea constată că Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 reglementează drepturile salariale și alte drepturi ale funcționarilor publici. Or, sistemul de salarizare, indiferent de categoria profesională vizată, nu se regăsește printre domeniile strict și limitativ, care, conform art. 73 alin. (3) din Constituție, fac obiectul de reglementare al legii organice. Aprobarea, prin lege ordinară, a unei ordonanțe de urgență ce privește materii ce excedează domeniului rezervat legii organice este în deplină concordanță cu prevederile constituționale ale art. 73 alin. (3) și ale art. 76 alin. (2). Pe de altă parte, Legea nr. 188/1999 privind statutul funcționarilor publici nu conține reglementări privind sistemul de salarizare a acestora în funcție de clasele, gradele și categoria în care se încadrează, aceste aspecte găsindu-și reglementarea în alte acte normative. Prin urmare, dispozițiile art. 45 lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 nu abrogă prevederi cuprinse într-o lege organică, respectiv Legea nr. 188/1999, ci se referă la acte normative care, datorită domeniului de reglementare — drepturi de natură salarială —, se încadrează în categoria legilor ordinare.

Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6, 7, 9 și ale art. 45 lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92/2004 privind reglementarea drepturilor salariale și a altor drepturi ale funcționarilor publici pentru anul 2005, excepție ridicată de Camelia Dima în Dosarul nr. 780/2005 al Curții de Apel București — Secția a VIII-a contencios administrativ și fiscal.

Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 29 noiembrie 2005.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE,
prof. univ. dr. **IOAN VIDA**

Magistrat-asistent,
Claudia Margareta Niță

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

ORDIN

pentru aprobarea Reglementărilor privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz — RNTR 9

În temeiul prevederilor art. III din Ordonanța Guvernului nr. 34/2005 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 80/2000 privind certificarea sau omologarea echipamentelor, pieselor de schimb și materialelor de exploatare utilizate la vehicule rutiere, precum și condițiile de comercializare și utilizare a acestora, ale art. 5 alin. (3) lit. q) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Reglementările privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz — RNTR 9, prevăzute în anexa*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Autorizațiile tehnice emise de Regia Autonomă „Registrul Auto Român“ înainte de intrarea în vigoare a

prezentului ordin își păstrează valabilitatea până la data expirării.

Art. 3. — Regia Autonomă „Registrul Auto Român“ va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

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

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,

Gheorghe Dobre

București, 8 decembrie 2005.

Nr. 2.131.

*) Anexa se publică ulterior în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.160 bis în afara abonamentului, care se poate achiziționa de la Centrul pentru relații cu publicul al Regiei Autonome „Monitorul Oficial“, București, șos. Panduri nr. 1.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

ORDIN

pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere — RNTR 7

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

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul ordin:

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

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

Art. 3. — Pe data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 36/2003 pentru aprobarea Reglementărilor

privind omologarea vehiculelor rutiere, a echipamentelor și a componentelor pentru vehicule rutiere, eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, certificarea autenticității și identificarea vehiculelor rutiere — RNTR 7, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 575 din 11 august 2003, cu modificările și completările ulterioare.

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

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,

Gheorghe Dobre

București, 8 decembrie 2005.

Nr. 2.132.

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

Prescurtări și definirea unor termeni utilizați

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

*) Anexa este reprodusă în facsimil.

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

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

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

CAPITOLUL I

Metodologia de omologare individuală și eliberare a CIV

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

2. Prezenta reglementare conține condițiile de omologare pentru următoarele categorii de vehicule:

2.1 autovehiculele complete sau incomplete, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, precum și remorcile acestora. Condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească aceste vehicule sunt menționate în cap. IV al prezentelor reglementări.

2.2 tractoarele agricole și forestiere pe roți, remorcile acestora, precum și mașinile autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier pe roți, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h. Condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească aceste vehicule sunt menționate în cap. V al prezentelor reglementări.

2.3 autovehiculele cu 2 sau 3 roți, având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și cvadriciclurile. Condițiile constructive pe care trebuie să le îndeplinească aceste vehicule sunt menționate în cap. VI al prezentelor reglementări. Sunt exceptate:

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

2.3.2 autovehiculele destinate să fie conduse de către un pieton;

2.3.3 autovehiculele destinate să fie utilizate de către persoane cu handicap fizic - scaune rulante;

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

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

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

3. Omologarea se acordă pentru:

3.1. vehiculele noi, fabricate, importate sau introduse în România, în număr de cel mult 10 bucăți de același tip, de către aceeași persoană juridică sau fizică. De la data aderării României la Uniunea Europeană, sunt exceptate de la prevederile acestui alineat privind omologarea vehiculele noi pentru care se poate prezenta originalul certificatului de conformitate CE, eliberat în baza unei omologări comunitare CE de tip a întregului vehicul valabilă;

3.2. vehiculele utilizate, care nu au mai fost înmatriculate în România. De la data

aderării României la Uniunea Europeană, sunt exceptate de la prevederile acestui alineat privind omologarea vehiculele care au fost înmatriculate ultima dată într-un Stat membru al Uniunii Europene.

3.3. vehiculele înmatriculate în România, la care s-au modificat caracteristicile tehnice menționate în CIV.

4. Omologarea se efectuează de către RAR în reprezentanțele sale și constă în:

4.1. stabilirea caracteristicilor constructive ale vehiculului;

4.2. efectuarea verificărilor și, după caz, a încercărilor necesare pentru evaluarea îndeplinirii condițiilor constructive din prezentele reglementări;

4.3. efectuarea verificărilor prevăzute în RNTR-1 privind starea tehnică, precum și, după caz, a celor din reglementările corespunzătoare unor categorii specifice de vehicule (ADR, ATP, GPL etc.).

5. Pentru vehiculele menționate la subcap.3.2, omologarea include și certificarea autenticității vehiculelor, activitate care se efectuează conform capitolului II.

6. Omologarea se acordă dacă rezultatele verificărilor precizate la pct.4 și, după caz, pct.5, demonstrează îndeplinirea cerințelor din prezentele reglementări. Condițiile constructive impuse pentru omologarea unui vehicul se consideră îndeplinite dacă acesta este însoțit de un certificat de conformitate CE valabil (eliberat de către constructor în urma unei omologări obținute în conformitate cu prevederile unei directive-cadru) și dacă pe plăcuța constructorului aplicată pe vehicul se regăsește numărul de omologare CE. Documentul care atestă acordarea omologării este CIV.

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

8. Ținând seama de prevederile pct.4, CIV se eliberează și în următoarele situații:

8.1. Pentru vehiculele deja înmatriculate în România și care nu dețin CIV. În acest caz se efectuează verificările și / sau încercările menționate la subpct.4.1, 4.2, și 4.3, cu precizarea că în cazul subpct.4.2 se vor avea în vedere condițiile constructive valabile la data înmatriculării vehiculelor respective;

8.2. De la data aderării României la Uniunea Europeană, pentru vehiculele noi, în cazul existenței unei omologări comunitare CE de tip a întregului vehicul valabilă, în baza originalului certificatului de conformitate CE. În acest caz, CIV se va elibera numai pe baza efectuării verificărilor menționate la subpct.4.1.

8.3. De la data aderării României la Uniunea Europeană, în cazul vehiculelor exceptate de la omologare conform 3.2. În acest caz, CIV se va elibera pe baza efectuării verificărilor menționate la subpct.4.1 și 4.3. În plus, pentru aceste vehicule eliberarea CIV presupune și certificarea autenticității vehiculului, activitate care se efectuează conform capitolului II.

9. RAR modifică datele despre vehicul înscrise în CIV, în urma omologării vehiculelor precizate la subpct.3.3, dacă acestea respectă prevederile legislației și reglementărilor tehnice aplicabile. Prin excepție, RAR eliberează o nouă CIV dacă omologarea unui astfel de vehicul a fost determinată de înlocuirea caroseriei / șasiului.

10. În cazul pierderii, furtului sau distrugerii CIV, RAR poate emite un duplicat la CIV, cu avizul autorității competente care a efectuat înmatricularea. De asemenea, RAR poate emite un duplicat la CIV și în cazul refuzului de predare a CIV constatată de executorul judecătoresc, cu ocazia executării silite. Duplicatul unei CIV se emite numai pe baza înregistrărilor din sistemul informatic al RAR, fără prezentarea vehiculului.

11. La epuizarea spațiului destinat înscrierii caracteristicilor tehnice ale vehiculului ori a datelor de identitate a deținătorilor, RAR eliberează o nouă CIV.

12. RAR poate elibera CIV cu valabilitate limitată de 30 de zile pentru vehiculele care nu

corespund integral cerințelor de omologare, pentru scoaterea lor din țară;

13. Pentru alte situații sau în cazul în care se solicită eliberarea CIV cu valabilitate limitată mai mare de 30 de zile, este necesară aprobarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

14. În cazurile prevăzute la pct.12 și 13, valabilitatea CIV se socotește de la data înmatriculării vehiculului respectiv.

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITOLUL II

Metodologia de certificare a autenticității

1. Certificarea autenticității se efectuează de către RAR:

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

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

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

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

3. Certificarea autenticității se efectuează prin metode nedistructive.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITOLUL III

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

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

2. Înlocuirea șasiului / caroseriei

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

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

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

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

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

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

caracteristici:

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

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

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

2.3.4. Numărul de axe (pentru toate categoriile de vehicule).

2.4. Se va proceda la înlocuirea efectivă de șasiu / caroserie numai după obținerea de către solicitant a acceptului de efectuare a acestei operațiuni, eliberat de către RAR inclusiv pe baza identificării vehiculului inițial. Înlocuirea de șasiu / caroserie se efectuează numai în ateliere de reparații autorizate conform legislației în vigoare pentru această activitate.

2.5. Dacă prevederile pct.2.4 sunt îndeplinite, iar rezultatele verificărilor efectuate în cadrul omologării demonstrează îndeplinirea cerințelor din prezentele reglementări, se eliberează o nouă CIV.

2.6. Omologarea pe baza condițiilor valabile la data precedentei omologări sau, după caz, a celor de la data înmatriculării vehiculului în România se acordă și pentru vehiculele în cazul cărora operațiunea de înlocuire a șasiului / caroseriei s-a derulat anterior datei de intrare în vigoare a prezentelor reglementări, fără respectarea prevederilor de la pct.2.4, numai dacă:

2.6.1. sunt îndeplinite cerințele prevăzute la pct.2.1.1 - 2.1.3;

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

2.7. În cazurile menționate la pct.2.6, dacă cel puțin una dintre condițiile prevăzute la subpct.2.6.1 - 2.6.2 nu este îndeplinită, omologarea vehiculului astfel obținut se face prin raportare în totalitate la condițiile tehnice în vigoare pe care trebuie să îndeplinească un vehicul în vederea primei lui înmatriculări în România.

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

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

3. Înlocuirea elementului de caroserie / șasiu purtător al numărului de identificare

3.1. Prin element de caroserie / șasiu purtător al numărului de identificare se înțelege partea componentă a structurii de rezistență a unui vehicul care constituie suportul numărului de identificare poansonat și pe care constructorul o livrează ca piesă de schimb.

3.2. Pentru un vehicul, RAR acceptă înlocuirea elementului precizat la pct.3.1 și modifică în consecință CIV numai dacă:

3.2.1. Elementul montat pe vehicul constituie o piesă de schimb nouă;

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

3.3. Modificarea CIV se poate face și pentru vehiculele la care elementul de șasiu / caroserie purtător al numărului de identificare a fost înlocuit anterior datei de intrare în vigoare a prezentelor reglementări, fără respectarea prevederilor subpct.3.2.2, numai dacă:

3.3.1. Elementul montat pe vehicul constituie o piesă de schimb nouă;

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

3.3.3. se atestă prin documente data achiziției piesei de schimb și data efectuării

operațiunii de înlocuire (factură / deviz / adeverință atelier privind lucrările efectuate sau declarație pe propria răspundere autenticată notarial, dacă lucrarea a fost efectuată în regie proprie).

3.4. În cazul în care vehiculul nu se încadrează în prevederile subcap.3.2 sau 3.3, acesta nu va putea beneficia de eliberarea / modificarea CIV.

CAPITOLUL IV

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

1. Condiții privind elementele de identificare

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

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

2. Condiții privind masele

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.1. Masa maximă admisibilă corespunzătoare axei (axe)lor motoare trebuie să

reprezintă cel puțin 25% din masa maximă tehnic admisibilă a autovehiculului;

2.4.2. Masa maximă 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 + masa remorcabilă cu dispozitiv de frânare a acestora.

2.5. În cazul autobuzelor și microbuzelor, masa pasagerilor (masa unui pasager stabilită conform tabelului de mai jos înmulțită cu numărul pasagerilor) + masa proprie a vehiculului + masa corespunzătoare bagajelor (100 kg pentru fiecare m³ din volumul compartimentelor de bagaje + 75 kg pentru fiecare m² 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. Pentru vehiculele din categoriile L6e și L7e destinate transportului de mărfuri și concepute pentru a fi echipate cu suprastructuri interschimbabile, masa totală a acestor suprastructuri nu va intra în calculul masei la gol și este considerată ca făcând parte din sarcina utilă. O suprastructură este considerată ca interschimbabilă dacă ea poate fi ușor demontată de pe șasiu-cabină fără utilizarea unor scule.

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

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

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

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

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

3. Condiții privind dimensiunile

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

DIMENSIUNI MAXIME ADMISE		(m)
Lungime		
Autovehicul		12,00

Remorcă	12,00
Vehicul articulat (autotractor + semiremorcă)	16,50
Tren rutier	18,75
Autobuz cu 2 axe	13,50
Autobuz cu 3 axe	15,00
Autobuz articulat	18,75
<i>Lățime</i>	
Autovehicule M 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 un punct oarecare din față al semiremorcii	2,04
Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a trenului rutier din punctul extrem aflat cel mai în față al zonei de încărcare din spatele cabinei până la punctul cel mai din spate al remorcii, minus distanța dintre partea din spate a autovehiculului și partea din față a remorcii	15,65
Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a trenului rutier din punctul extrem aflat cel mai în față al zonei de încărcare din spatele cabinei până la punctul cel mai din spate al remorcii	16,40

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

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

3.4. 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. *lăţimea* vehiculului cuprinde toate elementele acestuia, inclusiv pe cele fixe care ies în relief la partea laterală (butucul roţilor, mânerele uşilor, barele de protecţie etc.), cu excepţia următoarelor componente:

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

3.4.3. *înălţimea* vehiculului cuprinde toate elementele acestuia, inclusiv deflectorul şi pantografele (în poziţia coborâtă), cu excepţia antenelor.

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

3.4.5. *ecartamentul unei axe* – distanţa dintre dreptele de intersecţie ale planelor mediane ale roţilor cu planul de sprijin. Pentru două roţi jumelate, planul median este planul echidistant faţă de flancul interior al unei roţi şi flancul exterior al celeilalte roţi.

3.4.6. *consola spate* – distanţa între planul vertical ce trece prin centrele roţilor din spate şi un punct extrem din spate de pe vehicul, ţinând cont de toate elementele fixate rigid pe vehicul.

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

4. **Condiţii privind sistemul de frânare**

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

4.1.1. Frânare de serviciu - trebuie să permită reducerea progresivă a vitezei şi oprirea automobilului şi, după caz, a combinaţiei de vehicule; echipamentul pentru frânarea de serviciu trebuie să aibă două circuite independente, fiecare circuit acţionând cel puţin două roţi amplasate pe părţi diferite. Conducătorul trebuie să poată obţine această frânare de pe locul său de conducere, fără să ridice mâinile de pe comanda direcţiei.

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

4.1.3. Frânare de staţionare - trebuie să permită menţinerea vehiculului imobilizat pe o pantă ascendentă sau descendentă de cel puţin 18% (12% atunci când autovehiculul tractează o remorcă încărcată), chiar şi în absenţa conducătorului, elementele active rămânând menţinute în poziţia de strângere prin intermediul unui dispozitiv cu acţionare pur mecanică. Conducătorul trebuie să poată obţine frânarea de pe locul său de

conducere, cu excepția remorcilor unde sistemul de acționare al frânei de staționare poate fi activat de către o persoană aflată lângă vehicul, pe sol.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Condiții privind instalația de iluminare și semnalizare luminoasă

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

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

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

6. Condiții privind semnalizarea sonoră

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

7. Condiții privind motorul și protecția mediului

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

7.2. Începând cu 1 ianuarie 2008, autovehiculele noi echipate cu mas din categoriile M și N, precum și ale celor echipate cu mac din categoriile M1 și N1 trebuie să respecte prevederile directivei 70/220/CEE, modificată de directiva 2002/80/CE și de directiva 2003/76/CE cu aplicarea valorilor limită precizate la linia B a tabelului de la pct. 5.3.1.4 al anexei I a directivei 70/220/CEE modificată de directiva 98/69/CE în ceea ce privește încercarea de tip I (EURO 4)

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

7.4. Începând cu 1 ianuarie 2008, autovehiculele noi din categoriile M2, M3 și N echipate cu mac sau cu mas care funcționează cu GPL sau GNC trebuie să respecte prevederile directivei 88/77/CEE modificată de directiva 2001/27/CE cu aplicarea valorilor limită precizate la linia B₁ a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a directivei 88/77/CEE modificată de directiva 1999/96/CE în ceea ce privește emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor (EURO 4);

7.5. Începând cu 1 octombrie 2009, autovehiculele noi din categoriile M2, M3 și N echipate cu mac sau cu mas care funcționează cu GPL sau GNC trebuie să respecte prevederile directivei 88/77/CEE modificată de directiva 2001/27/CE cu aplicarea valorilor limită precizate la linia B₂ a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a directivei 88/77/CEE, modificată de directiva 1999/96/CE în ceea ce privește emisiile de gaze poluante, de particule și opacitatea gazelor (EURO 5);

7.6. Prevederile prezentului pct. 7.3, 7.4, și 7.5 nu se aplică autovehiculelor echipate cu mac sau mas care funcționează cu GPL sau GN, din categoriile N₁, N₂ și M₂ care au fost omologate conform prevederilor directivei 70/220/CEE

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

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

8. Condiții privind caroseria

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

unor asemenea părți trebuie totuși teșite.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.4. Vehiculele din categoriile N_2 , N_3 , O3, O4 trebuie să fie echipate cu dispozitiv de protecție laterală. Fac excepție autotractoroarele, remorcile destinate transportului materialelor lungi indivizibile, precum și vehiculele speciale cărora, din rațiuni practice, nu li se poate monta o astfel de protecție laterală.

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

8.4.2. Distanța între șine trebuie să fie de cel mult de 300 mm, iar șina trebuie să aibă o înălțime a profilului de minim 50 mm pentru vehiculele din categoriile N_2 și O3 și de

minim 100 mm pentru vehiculele din categoriile N3 și O4.

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

8.4.4. Marginea din față trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

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

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

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

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

- 50 mm pentru categoriile de vehicule N₂ și O₃;
- 100 mm pentru categoriile de vehicule N₃ și O₄;

și să fie curbate cu 100 mm spre interior.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Condiții privind amenajarea interioară

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

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

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

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

9.5. Autovehiculele din categoriile M₂ și M₃ trebuie să respecte prevederile care afectează direct siguranța activă și pasivă, precum și pe cele privind amenajarea interioară din Regulamentul CEE - ONU nr.36 sau Regulamentul CEE - ONU nr.52, după caz, sau Directiva 2001/85/CE.

9.6. Autovehiculele din categoria M₁ se pot transforma în autospeciale (autolaborator, ambulante etc.) numai în următoarele condiții:

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

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

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

10. Condiții privind vizibilitatea

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

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

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

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

10.5. Vehiculele din categoriile M și N trebuie echipate cu cel puțin un ștergător de

parbriz automat, adică un dispozitiv care, atunci când motorul vehiculului este pornit, poate funcționa fără altă intervenție din partea conducătorului decât cea de pornire sau de oprire.

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

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

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

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

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

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

11. Condiții privind sistemul de rulare

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

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

12. Condiții privind dispozitivele de cuplare

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

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

12.3. Dispozitivele de cuplare pot fi:

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

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

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

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

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

12.3.6. Pivoții de cuplare sunt dispozitive de cuplare montate pe semiremorci și

care efectuează legarea la vehiculul tractor printr-o șa de cuplare.

13. Condiții privind amplasarea plăcilor de înmatriculare ale vehiculelor

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

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

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

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

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

15. **Limitatorul de viteză** sau sistemul integrat de limitare a vitezei este obligatoriu pentru toate autovehiculele noi din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃, precum și pentru autovehiculele care au devenit M₂ sau M₃ prin transformare din alte categorii. Valorile maxime de limitare a vitezei trebuie să fie 100 km/h pentru autovehiculele din categoriile M₂ și M₃, respectiv 90 km/h pentru autovehiculele din categoriile N₂ și N₃.

16. Dacă autovehiculele noi din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ sunt dotate cu **tahograf**, acesta trebuie să poartă marca de omologare și să fie prezentă plăcuța de instalare a tahografului aplicată de către constructor.

17. Pentru vehiculele noi din categoriile M₂ și M₃, precum și pentru cele 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.

CAPITOLUL V

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

1. Condiții privind elementele de identificare

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

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

2. Condiții privind masele

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

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

tractorului.

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

3. Condiții privind dimensiunile

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

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

4. Condiții privind sistemul de frânare

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

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

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

4.2. Condiții minimale pentru sistemul de frânare ale remorcilor tractoarelor

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

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

5. Condiții privind instalația de iluminare și semnalizare luminoasă

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

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

6. Condiții privind semnalizarea sonoră

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

7. Condiții privind motorul și protecția mediului

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

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

8. Condiții privind caroseria

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

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

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

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

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

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

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

8.4.2. Dimensiunile platformei, trebuie să fie astfel:

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

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

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

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

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

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

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

9. Condiții privind amenajarea interioară

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

facultativă.

10. Condiții privind vizibilitatea

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

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

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

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

11. Condiții privind sistemul de rulare

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

12. Condiții privind dispozitivele de cuplare și remorcare

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

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

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

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

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

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

13. Condiții privind amplasarea plăcilor de înmatriculare ale tractoarelor

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

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

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

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

CAPITOLUL VI

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

1. Condiții privind elementele de identificare

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

1.2. Plăcuța constructor trebuie să fie inscripționată cel puțin cu numărul de

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

2. Condiții privind masele

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

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

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

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

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

2.3.1. pentru mopede cu trei roți: 300 kilograme

2.3.2. pentru cvadriciclorurile ușoare: 200 kilograme

2.3.3. pentru tricicluri:

2.3.3.1. destinate transportului de mărfuri: 1500 kilograme;

2.3.3.2. destinate transportului de persoane: 300 kilograme;

2.3.4. pentru cvadricicluri altele decât ușoare:

2.3.4.1. destinate transportului de mărfuri: 1000 kilograme;

2.3.4.2. destinate transportului de persoane: 200 kilograme.

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

3. Condiții privind dimensiunile

3.1. Dimensiunile maxime autorizate ale motocicleturilor sunt:

– lungime: 4,00 metri

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

– înălțime: 2,50 metri

4. Condiții privind sistemul de frânare

4.1. Motociclurile cu două roți:

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

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

4.1.3. Frâna de staționare nu este obligatorie.

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

4.3. Mopedul cu trei roți trebuie să fie echipat:

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

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

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

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

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

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

5. Condiții privind instalația de iluminare și semnalizare luminoasă

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

6. Condiții privind semnalizarea sonoră

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

7. Condiții privind motorul și protecția mediului

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

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

8. Condiții privind caroseria

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

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

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

9. Condiții privind vizibilitatea

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

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

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

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

10. Condiții privind sistemul de rulare

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

11. Condiții privind amplasarea plăcilor de înmatriculare ale vehiculelor

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

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

11.2.1. Mopede și cvadricicluri ușoare fără caroserie:

lățime: 100 mm		lățime: 145 mm
	sau	
înălțime: 175 mm		înălțime: 125 mm

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

lățime: 280 mm, înălțime: 210 mm.

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

lungime 520 mm	sau	lungime 340 mm
înălțime 120 mm		înălțime 240 mm

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

CAPITOLUL VII

Vehicule exceptate de la anumite cerințe privind omologarea

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

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

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

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

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

4.1. pot fi exceptate de la prevederile privind emisiile poluante autovehiculele sau utilajele speciale care efectuează lucrări în afara centrelor populate, cum sunt cele utilizate în industria petrolului, a căror deplasare pe drumurile publice este în general

limitată numai la și de la locul de muncă, motoarele acestora trebuind să respecte normele de mediu care se aplică la tractoare agricole;

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

4.3. pot fi exceptate de la unele prevederi ale prezentelor reglementări vehiculele a căror construcție și echipare le conferă o importanță socială deosebită;

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

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

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

Anexa nr. 1 la reglementări (față)
OP. DATE 1379

Către,
REGISTRUL AUTO ROMÂN
Reprezentanța: _____

CERERE
ACTIVITATE RAR

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

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

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

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

pentru vehiculul marca _____, tipul _____,
_____ cu numărul de identificare _____, seria de
motor _____, culoarea _____.

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

(nume, prenume / denumire) _____

are codul de identificare (**):

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

și că subsemnatul (subsemnata) sunt reprezentantul acestuia.

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

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

Data

Semnătura

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

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

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

Anexa nr.1 la reglementări (verso)**Precizări privind datele personale**

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

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

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

Conducerea RAR

ANEXA NR.2 la reglementări**Condiții privind instalarea pe vehicule a dispozitivelor
de iluminare și semnalizare luminoasă**

Vehicule din categoriile M, N și O

1. Lumini de drum**a. Prezență:**

i. Obligatorie pentru categoriile M și N;

ii. Interzisă pentru categoria O.

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

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

d. Martor de conectare: prezență obligatorie.

2. Lumini de întâlnire**a. Prezență :**

i. Obligatorie pentru categoriile M și N;

ii. Interzisă pentru categoria O.

b. Număr: 2 faruri cu lumină albă.

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

d. Martor de conectare: facultativ.

3. Lumini de ceată față**a. Prezență:**

i. facultativ pentru categoriile M și N;

ii. interzis pentru categoria O.

b. Număr: 2 cu lumină albă sau galben.

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

d. Martor de conectare: facultativ.

4. Lumini de mers înapoi:**a. Prezență:**

i. Obligatorie pentru autovehiculele din categoriile M și N, precum și remorcile din categoriile O₂, O₃, și O₄;

ii. Facultativă pentru categoria O₁.

b. Număr: 1 sau 2 de culoare albă.

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

d. Martor: facultativ.

5. Lămpi indicatoare de direcție**a. Prezență: obligatorie****b. Număr:**

i. Pentru categoriile M și N: 2 în față, 2 în spate (opțional încă 2 pentru categoriile M₂, M₃, N₂, N₃) și 2 laterale.

ii. Pentru categoria O: 2 în spate (opțional încă 2 pentru categoriile O₂, O₃ sau O₄)

Culoare: galben.

c. Conectare:

i. independent de orice altă lumină;

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

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

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

6. Avarie

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

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

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

d. Martor de conectare: obligatoriu

7. Lampa stop

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

a. Prezență:

i. obligatorie S1 sau S2 și S3 la M₁,

ii. obligatorie S1 sau S2 și facultativ S3 la M₂, M₃, N și O.

Culoare: roșu.

b. Număr: 2 lămpi S1 sau 2 lămpi S2 și, pentru autovehiculele M₁, o lampă S3. Este posibilă și montarea a 2 lămpi S3 sau a unei lămpi S3 decalate față de planul median dacă acesta nu se află pe un panou fix al caroseriei. Dacă nu există lampa S3, la toate categoriile cu excepția M₁ și N₁, se mai pot monta două lămpi suplimentare S1 sau S2 la o distanță, pe înălțime, de minim 600 mm față de cele obligatorii.

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

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

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

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

8. Echipament iluminare al numărului de înmatriculare

a. Prezență: obligatorie

b. Număr: 1 sau 2 de culoare albă.

9. Lămpi de poziție față

a. Prezență:

i. Obligatorie pentru M și N;

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

b. Număr: 2 de culoare albă.

c. Conectare: aprindere și stingere simultană.

d. Martor de conectare: obligatoriu.

10. Lămpi de poziție spate

a. Prezență: obligatorie;

b. Număr: 2 de culoare roșie. Opțional, pentru M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃, O₄ se mai pot instala două lămpi de poziție atunci când nu sunt instalate lămpi de gabarit ;

c. Conectare: aprindere și stingere simultană;

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

11. Lămpi de ceață spate

a. Prezență: obligatorie;

b. Număr: 1 sau 2 de culoare roșie;

c. Conectare:

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

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

d. Martor: obligatoriu.

12. Lămpi de parcare

- a. Prezență: facultativă pe autovehicule care nu depășesc 6 m lungime și 2 m lățime. Interzisă pe oricare alte vehicule
- b. Număr: fie 2 în față și 2 în spate, fie câte o lampă pe fiecare latură. Culoare: alb în față, roșie în spate sau galben auto dacă sunt reciproc încorporate cu lămpile de direcție laterale ori cu lămpile de poziție laterale.
- c. Conectare: lămpile de parcare aflate pe aceeași parte a vehiculului să poată fi aprinse independent de alt echipament de iluminat chiar și când contactul nu este pus.
- d. Martor de conectare: facultativ

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

13. Lămpi de gabarit

- a. Prezență: obligatorie pe vehicule cu lățime mai mare de 2,10 m; facultativă pe vehicule cu lățimea cuprinsă între 1,80 m și 2,10 m. Pe autoșasiuri, lămpile de gabarit spate sunt facultative (vor fi montate pe suprastructură);
- b. Număr: două vizibile din față și două vizibile din spate. Culoare: alb în față și roșu în spate.
- c. Conectare: să poată fi acționate simultan.
- d. Martor de conectare: același cu cel de la lămpile de poziție.

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

14. Catadioptri spate netriunghiulari

- a. Prezență: obligatorie la autovehicule, facultativă la remorci, cu condiția de a fi grupate cu alte echipamente de semnalizare luminoasă.
- b. Număr: 2 de culoare roșie.

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

15. Catadioptri spate triunghiulari

- a. Prezență: obligatorie la remorci, interzisă la autovehicule.
- b. Număr: 2 de culoare roșie. Montare: triunghiul cu vârful în sus.

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

16. Catadioptri față netriunghiulari

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

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

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

17. Catadioptri laterali netriunghiulari

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

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

18. Lămpi de poziție laterale

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

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

c. Conectare: să poată fi acționate simultan;

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

Vehicule din categoria T

1. Faruri cu lumini de drum

a. Prezență: facultativă

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

c. Martor de conectare: obligatoriu.

2. Faruri cu lumină de întâlnire

a. Prezență: obligatorie

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

c. Martor de conectare: facultativ.

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

3. Faruri de ceață

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 2; Culoare: alb sau galben.

c. Martor de conectare: facultativ.

4. Lămpi de mers înapoi

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 1 sau 2. Culoare: alb.

c. Martor de conectare: facultativ.

5. Lămpi indicatoare de direcție

a. Prezență: obligatorie.

b. Număr:

Există 4 variante de echipare:

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

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

Culoare: galben.

c. Martor de conectare: obligatoriu.

6. Lămpi avarie: identic cu punctul 5

7. Lămpi de stop

a. Prezență: obligatorie.

b. Număr: 2. Culoare: roșu.

c. Martor de conectare: facultativ.

8. Lămpi de poziție față

a. Prezență: obligatorie.

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

c. Martor de conectare: obligatoriu.

9. Lămpi de poziție spate

a. Prezență: obligatorie.

b. Număr: 2; Culoare: roșu.

c. Martor de conectare: obligatoriu.

10. Lămpi ceață spate

a. Prezență: facultativă.

b. Număr: 1 sau 2; Culoare: roșu.

c. Martor de conectare: obligatoriu.

11. Lămpi staționare

a. Prezență: facultativă.

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

c. Martor de conectare: facultativ.

12. Lămpi de gabarit

a. Prezență: facultativă.

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

c. Martor de conectare: facultativ.

13. Proiectoare de lucru

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

14. Catadioptrii spate netriunghiulari

a. Prezență: obligatorie.

b. Număr: 2 sau 4; Culoare: roșu.

15. Catadioptrii laterali netriunghiulari:

a. Număr: 2 sau 4;

b. Culoare: galben auto.

16. Lampă număr:

a. Prezență: obligatorie

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

c. Martor de conectare: facultativ.

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

Vehicule din categoria L

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

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

*- dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă interzise

ANEXA NR.3 la reglementări

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

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

		Masa de referință MR (kg)	Valori limită				
			CO L ₁ (g/km)		HC+NO _x L ₂ (g/km)		Particule L ₃ (g/km)
			benzină	Diesel	benzină	Diesel ⁽³⁾	Diesel ⁽³⁾
M ¹⁾		toate	2,2	1,0	0,5	0,7(0,9)	0,08(0,10)
	Categoria I	MR ≤ 1250	2,2	1,0	0,5	0,7 (0,9)	0,08(0,10)
	Categoria II	1250 < MR < 1700	4,0	1,25	0,6	1,0 (1,3)	0,12(0,14)
	Categoria III	1700 < MR	5,0	1,5	0,7	1,2 (1,6)	0,17(0,20)

1) Cu excepția:

- autovehiculelor cu mai mult de 6 locuri, inclusiv al conducătorului;
- autovehiculelor a căror masă maximă tehnic admisibilă depășește 2.500 kg.

2) Și autovehiculele M precizate la nota 1).

3) Valorile din paranteză pentru motoare Diesel cu injecție directă până la 30 septembrie 1999.

Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE - treapta A (EURO 3) - încercare de tip I

		Masa de referință MR (kg)	Valori limită								
			CO		HC		NO _x		HC+ NO _x		Particule ^{e 1)}
			L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)		L ₂ + L ₃ (g/km)		L ₄ (g/km)
Categoria	Grupa		Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Diesel
M ²⁾	-	Toate	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
N ₁ ³⁾	I	MR ≤ 1305	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
	II	1305 < MR ≤ 1760	4,17	0,80	0,25	-	0,18	0,65	-	0,72	0,07
	III	1760 < MR	5,22	0,95	0,29	-	0,21	0,78	-	0,86	0,10

1) Pentru motoarele Diesel.

2) Cu excepția autovehiculelor cu masa totală tehnic admisibilă mai mare de 2.500 kg.

3) Și vehiculele M precizate la nota 2).

Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE - treapta B (EURO 4) - încercare de tip I

Categoria		Grup a	Masa de referință MR (kg)	Valori limită								
				CO		HC		NO _x		HC+ NO _x		Particule ¹⁾
				L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)		L ₂ + L ₃ (g/km)		L ₄ (g/km)
			Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Benzină	Diesel	Diesel	
M ²⁾	-	Toate	1,0	0,5 0	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025	
N ₁ ³⁾	I	MR ≤ 1305	1,0	0,5 0	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025	
	II	1305 < MR ≤ 1760	1,81	0,6 3	0,13	-	0,10	0,33	-	0,39	0,04	
	III	1760 < MR	2,27	0,7 4	0,16	-	0,11	0,39	-	0,46	0,06	

1) Pentru motoarele Diesel

2) Cu excepția autovehiculelor cu masa totală tehnic admisibilă mai mare de 2.500 kg

3) Și vehiculele M precizate la nota 2).

Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 91/542/CEE - treapta B (EURO 2)

CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	Particule (g/kWh)
4,0	1,1	7,0	0,15 ¹⁾

1) Până la 30 septembrie 1997 valoarea emisiilor de particule ale motoarelor a căror cilindree unitară este mai mică de 0,7 dm³ și turația nominală mai mare de 3.000 rot/min este fixată la 0,25 g/kWh.

Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE - treapta A (EURO 3)

ciclul	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	Particule (g/kWh)	Opacitatea (m ⁻¹)
ESC și ELR	2,1	0,66	5,0	0,10 0,13 ¹⁾	0,8

1) Pentru motoare cu cilindree unitară mai mică de 0,7 dm³ și turația nominală mai mare de 3.000 rot/min

ciclul	CO (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH ₄ ²⁾ (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	Particule ³⁾ (g/kWh)
ETC ¹⁾	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 0,21 ⁴⁾

1) Condițiile care permit verificarea dacă încercările ETC sunt acceptabile (conform anexei III, apendicele 2, pct. 3.9 din directivă); atunci când este vorba de măsurarea emisiilor motoarelor alimentate cu gaz (GPL sau GNC) și de a le compara cu valorile limită aplicabile fixate vor fi reexaminat și, dacă este nevoie, modificate prin procedura prevăzută la art. 13 din Directiva 70/156/CE.

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

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

4) Pentru motoare a căror cilindree unitară este mai mică de 0,75 dm³ și turația nominală mai mare de 3.000 rot/min.

Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE - treapta B₁ (EURO 4)

ciclul	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	Particule (g/kWh)	Opacitatea (m ⁻¹)
ESC și ELR	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5

ciclul	CO (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH ₄ ¹⁾ (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	Particule ²⁾ (g/kWh)
ETC	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03

Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE - treapta B₂ (EURO 5)

Ciclul	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	Particule (g/kWh)	Opacitatea (m ⁻¹)
ESC și ELR	1,5	0,46	2	0,02	0,5

Ciclul	CO (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH ₄ ¹⁾ (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	Particule ²⁾ (g/kWh)
ETC	4,0	0,55	1,1	2	0,03

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

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

ANEXA NR.4 la reglementări**P R E V E D E R I****privind montarea de către carosieri individuali****a suprastructurii și a platformei pentru încărcare la vehiculele utilitare**

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

ANEXA NR.5 la reglementări**PROTECȚIA****ocupanților autovehiculelor contra deplasării mărfurilor (încărcăturii)**

1. Amenajarea autovehiculelor trebuie să reducă riscurile la care se expun conducătorul auto și ceilalți ocupanți ai autovehiculului, în cazul unei deplasări a încărcăturii spre înainte, în cazul unei frânări bruște.
2. Pe aceste autovehicule ocupanții trebuie să fie protejați de o structură de protecție sau de un perete capabil să reziste fără să se rupă la o forță statică uniform repartizată, de 800 daN pe tona de încărcătură utilă autorizată, orientată orizontal și paralel cu planul longitudinal median al autovehiculului. Acest element de protecție poate fi amovibil.
3. Lățimea elementului de protecție (măsurată perpendicular pe axa longitudinală mediană a autovehiculului) trebuie să fie cel puțin egală cu lățimea spațiului prevăzut pentru ocupanți; în cazul unei cabine independente lățimea sa trebuie să fie cel puțin egală cu lățimea acestei cabine.
4. Înălțimea elementului de protecție trebuie să fie de cel puțin 800 mm deasupra platformei pentru încărcătură în cazul unei cabine independente sau egală cu înălțimea totală a compartimentului pentru încărcătură dacă nu există cabină independentă.
5. Elementul de protecție trebuie să fie fixat direct pe șasiu, pe platforma pentru încărcătură sau, eventual, pe structură. Ancorarea acestei platforme pe șasiu trebuie să fie în măsură să reziste șocului transmis. Atunci când cabina este integrată caroseriei, elementul de protecție poate fi fixat la caroserie sau să facă parte integrantă din aceasta. În cazul unui autotractor cu șa nu este necesar un element de protecție pe acesta, dar un asemenea element trebuie montat în mod obligatoriu în fața platformei pentru încărcătură a semiremorcii.
6. În afară de acesta, atunci când autovehiculul sau semiremorca este încărcată cu stâlpi, tuburi, grinzi, foi de tablă sau încărcături similare care pot, în cazul slăbirii ancorajului, să pătrundă în mod periculos în cabina autovehiculului sub efectul unei frânări bruște, elementul de protecție trebuie să aibă o rezistență cel puțin egală cu cea a unei table de oțel de o grosime minimă de 3 mm.
7. Atunci când un autovehicul este echipat cu o ramă sau o traversă așezată în spatele cabinei pentru a suporta sarcini lungi, precum grinzi, stâlpi, aceasta trebuie să fie în măsură să reziste efectului combinat a doua forțe, fiecare de 580 daN pe tona de sarcină utilă autorizată, exercitată spre înainte și în jos pe marginea ramei.
8. Aceste prescripții nu sunt obligatorii pentru autoturisme, chiar atunci când ele transportă mărfuri, și nici pentru autovehiculele cisternă specializate și vehiculele speciale destinate transportului de containere sau pentru vehiculele speciale destinate transportului de obiecte indivizibile, dacă aceste vehicule și circulația lor fac obiectul unei reglementări speciale.
9. La autovehiculele din categoria N₁ geamul cabinei poate fi protejat cu o plasă metalică.

ANEXA NR. 6 la reglementări

Prescripții minime pentru centurile de siguranță

Categoria vehiculului	Scaune orientate cu fața spre înainte				Scaune orientate cu fața spre înapoi
	Scaune laterale		Scaune centrale		
	Față	Altele	Față	Altele	
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 M ₃	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm (¹)	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm (¹)	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm (¹)	Br3, Br4m, Br4Nm sau Ar4m, Ar4Nm (¹)	Br3, Br4m, Br4Nm
N ₁	Ar4m, Ar4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau fără (²)	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm (³)	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau fără (²)	Nici una
N ₂ N ₃	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm (³)	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau fără (²)	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau A, Ar4m, Ar4Nm (³)	B, Br3, Br4m, Br4Nm sau fără (²)	Nici una

A: centură în 3 puncte (abdominală și diagonală)

B: centură în 2 puncte (abdominală)

r: retractor

m: retractor cu blocare de urgență (sensibilitate multiplă)

3: retractor cu blocare automată

4: retractor cu blocare de urgență

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

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

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

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

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

ANEXA NR. 7 la reglementări

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

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

ORDIN**pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică — RNTR 1**

În temeiul prevederilor art. III din Ordonanța Guvernului nr. 40/2005 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 81/2000 privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică, ale art. 5 alin. (2) lit. j) și alin. (3) lit. l) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică — RNTR 1, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Vehiculele rutiere înmatriculate pot fi menținute în circulație numai dacă se face dovada încadrării acestora în cerințele tehnice specifice stabilite de reglementările prevăzute la art. 1, prin efectuarea inspecțiilor tehnice periodice.

Art. 3. — (1) Certificarea încadrării vehiculelor rutiere în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației se efectuează în conformitate cu reglementările prevăzute la art. 1, pe baza inspecției tehnice periodice.

(2) Inspecția tehnică periodică include în cazul autovehiculelor și inspecția tehnică pentru poluare.

Art. 4. — (1) Inspecțiile tehnice periodice se efectuează de Regia Autonomă „Registrul Auto Român”, denumită în continuare R.A.R., organism tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, prin reprezentanțele sale județene sau prin operatori economici autorizați și monitorizați de R.A.R.

(2) Activitatea de inspecție tehnică periodică se poate realiza prin operatori economici autorizați, numai pe baza unui contract de franciză încheiat cu R.A.R. de către aceștia, în condițiile legii.

(3) În activitatea de inspecție tehnică periodică, autoritatea R.A.R. se concretizează prin folosirea mărcii înregistrate R.A.R. de către operatorii economici autorizați sau de către instituțiile publice autorizate, denumite în continuare *persoane autorizate*, cu asumarea în consecință a drepturilor și obligațiilor ce decurg din aceasta.

(4) Persoanele autorizate, definite la alin. (3), care au încheiat cu R.A.R. contracte de franciză pentru inspecția tehnică periodică nu au dreptul să ceseze activitatea de inspecție tehnică periodică.

(5) Aparatura utilizată în stațiile de inspecție tehnică periodică trebuie să respecte cerințele prevăzute de legislația în vigoare privind activitatea de metrologie, precum și cerințele specifice activității de inspecție tehnică periodică stabilite prin reglementările prevăzute la art. 1.

(6) Monitorizarea persoanelor autorizate să execute inspecția tehnică periodică cuprinde:

a) supravegherea tehnică a stațiilor de inspecție tehnică periodică, inclusiv prin mijloace informatice;

b) controlul executării inspecțiilor tehnice periodice în stațiile de inspecție tehnică periodică, inclusiv prin reverificarea vehiculelor inspectate;

c) controlul executării inspecțiilor tehnice periodice prin reverificarea vehiculelor inspectate în stațiile reprezentanțelor R.A.R.;

d) controlul tehnic în trafic.

(7) Inspecțiile tehnice periodice la anumite categorii de vehicule se efectuează numai de către R.A.R. în stațiile reprezentanțelor sale, în conformitate cu reglementările prevăzute la art. 1.

(8) În vederea asigurării monitorizării prevăzute la alin. (6):

a) persoanele autorizate trebuie să asigure posibilitatea conectării informatice la sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tehnice periodice, gestionat de R.A.R., și prin personalul implicat în activitatea de inspecții tehnice periodice trebuie să respecte cerințele de utilizare a programelor informatice furnizate de R.A.R.;

b) în scopul verificării unei inspecții tehnice de către inspectorii R.A.R., vehiculul rutier va fi reținut în stația de inspecție tehnică periodică maximum 45 de minute după finalizarea verificărilor din planul de operațiuni, la solicitarea R.A.R. efectuată prin mijloace informatice sau prin intermediul personalului său abilitat.

(9) În urma reverificării prevăzute la alin. (6) lit. c) personalul abilitat R.A.R. poate anula inspecția tehnică periodică în condițiile stabilite prin reglementările prevăzute la art. 1.

Art. 5. — (1) Autorizarea și supravegherea stațiilor de inspecție tehnică periodică, precum și pregătirea tehnică specifică și atestarea personalului care efectuează inspecția tehnică periodică se fac de către R.A.R.

(2) Autorizarea stațiilor care efectuează inspecții tehnice periodice se face de către R.A.R., cu personal certificat pentru evaluarea conformității.

Art. 6. — Vehiculele rutiere aflate în trafic vor fi supuse controalelor tehnice în trafic, prin sondaj, de către R.A.R.

Art. 7. — Autorizațiile tehnice ale persoanelor autorizate, precum și certificatele de atestare ale inspectorilor tehnici, eliberate de R.A.R. înainte de intrarea în vigoare a prezentului ordin, își păstrează valabilitatea până la data expirării.

Art. 8. — R.A.R. va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 9. — Pe data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului transporturilor nr. 353/1998 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere, înmatriculate, în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și folosința conform destinației, prin inspecția tehnică periodică, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 285 bis din 3 august 1998, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 10. — Prezentul ordin transpune Directiva Consiliului Uniunii Europene 96/96/CE din 20 decembrie 1996 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la inspecția tehnică a autovehiculelor și remorcilor acestora, modificată ultima dată prin Directiva Comisiei 2003/27/CE din 3 aprilie 2003 pentru adaptarea la progresul tehnic a Directivei Consiliului 96/96/CE în ceea ce privește verificarea emisiilor de evacuare ale autovehiculelor, precum și prevederile anexei I și ale anexei II la Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2000/30/CE din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor comerciale care circulă în cadrul Comunității, modificată ultima dată prin Directiva Comisiei 2003/26/CE din 3 aprilie 2003 pentru adaptarea la progresul tehnic a Directivei Parlamentului European și a Consiliului 2000/30/CE în ceea ce privește limitatoarele de viteză și emisiile de evacuare ale autovehiculelor comerciale.

Art. 11. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,

Gheorghe Dobre

București, 8 decembrie 2005.

Nr. 2.133.

Reglementări privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1

CAPITOLUL I - Dispoziții generale

Art. 1. - (1) Prezentele reglementări stabilesc cerințele, procedurile și aparatura necesare efectuării inspecției tehnice periodice și controlului tehnic în trafic pentru aprecierea, fără demontare, a stării tehnice a vehiculelor rutiere înmatriculate în România, precum și a existenței dotărilor obligatorii, din punct de vedere al siguranței circulației rutiere, protecției mediului și folosinței conform destinației.

(2) Inspecția tehnică periodică include în cazul autovehiculelor și inspecția tehnică pentru poluare.

(3) Controlul tehnic în trafic se efectuează conform prezentelor reglementări.

Art. 2. - Lucrările prevăzute în prezentele reglementări constau în controlul ansamblurilor, subansamblurilor și pieselor accesibile direct, precum și a dotărilor obligatorii prevăzute de normele privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și folosința conform destinației. Informațiile privind gradul de uzură și starea acestora, pentru care ar fi necesară demontarea lor, se obțin de către deținător cu ocazia lucrărilor de întreținere sau de reparații.

Art. 3. - (1) Inspecțiile tehnice periodice se efectuează de către Regia Autonomă "Registrul Auto Român", denumită în continuare R.A.R., organism tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, prin reprezentanțele sale județene sau prin operatori economici autorizați și monitorizați de R.A.R.

(2) Activitatea de inspecție tehnică periodică se poate realiza prin operatori economici autorizați, numai pe baza unui contract de franciză încheiat cu R.A.R. de către aceștia, în condițiile legii.

(3) În activitatea de inspecție tehnică periodică, autoritatea R.A.R. se concretizează prin folosirea mărcii înregistrate R.A.R. de către operatorii economici autorizați sau de către instituțiile publice autorizate, denumite în continuare *persoane autorizate*, cu asumarea în consecință a drepturilor și obligațiilor ce decurg din aceasta.

(4) Persoanele autorizate, definite la alin. (3), care au încheiat cu R.A.R. contracte de franciză pentru inspecția tehnică periodică nu au dreptul să cesioneze activitatea de inspecție tehnică periodică.

(5) Aparatura utilizată în stațiile de inspecție tehnică periodică trebuie să respecte cerințele prevăzute în legislația în vigoare privind activitatea de metrologie, precum și cerințele specifice activității de inspecție tehnică periodică prevăzute de prezentele reglementări.

(6) Pregătirea tehnică specifică și atestarea personalului care efectuează inspecția tehnică periodică se fac de R.A.R.

(7) Monitorizarea persoanelor autorizate să execute inspecția tehnică periodică cuprinde:

a) supravegherea tehnică a stațiilor de inspecție tehnică periodică, inclusiv prin mijloace informatice;

b) controlul executării inspecțiilor tehnice periodice în stațiile de inspecție tehnică periodică, inclusiv prin reverificarea vehiculelor inspectate;

c) controlul executării inspecțiilor tehnice periodice prin reverificarea vehiculelor inspectate în stațiile reprezentanțelor R.A.R.;

d) controlul tehnic în trafic.

(8) În vederea asigurării monitorizării prevăzute la alin. (7):

a) Persoanele autorizate trebuie să asigure posibilitatea conectării informatice la sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tehnice periodice, gestionat de către R.A.R., și prin personalul implicat în activitatea de inspecții tehnice periodice trebuie să respecte cerințele de utilizare a programelor informatice furnizate de către R.A.R.;

b) În scopul verificării unei inspecții tehnice de către inspectorii R.A.R., vehiculul rutier va fi reținut în stația de inspecție tehnică periodică maximum 45 de minute după finalizarea verificărilor din

*) Anexa este reprodusă în facsimil.

planul de operațiuni la solicitarea RAR efectuată prin mijloace informatice sau prin intermediul personalului său abilitat.

(9) În urma reverificării prevăzute la alin. (7) lit. c) personalul abilitat al R.A.R. poate anula inspecția tehnică periodică în condițiile prevăzute în prezentele reglementări.

Art. 4. - În funcție de categorie, destinație și masa totală maximă autorizată, vehiculele rutiere ce vor fi supuse inspecției tehnice periodice sunt grupate în trei clase de inspecție tehnică periodică, astfel:

- a) clasa I: mopede, motociclete și remorcile acestora;
- b) clasa a II-a: vehicule rutiere cu masa totală maximă autorizată până la 3,5 tone inclusiv, cu excepția mopedelor, motocicletelor și remorcilor acestora;
- c) clasa a III-a: vehicule rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone.

Art. 5. - (1) Vehiculele rutiere înmatriculate pot fi menținute în circulație numai dacă se face dovada încadrării acestora în cerințele tehnice specifice prevăzute în prezentele reglementări, prin efectuarea inspecțiilor tehnice periodice, precum și a existenței dotărilor obligatorii.

(2) Obligația efectuării inspecțiilor tehnice periodice, precum și a respectării periodicității acestora, în funcție de categoria de vehicul, revine deținătorului legal al vehiculului.

(3) Categoriile de vehicule supuse inspecției tehnice periodice și periodicitatea inspecției tehnice periodice sunt următoarele:

- a) autovehicule destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune - la 6 luni;
- b) autovehicule destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri pe scaune - la 2 ani;
- c) autovehicule utilizate pentru transportul de persoane în regim de taxi, în regim de închiriere și pentru învățarea conducerii auto - la 6 luni și autovehicule speciale ambulanță - la un an;
- d) autovehicule destinate transportului de mărfuri, având o masă totală maximă autorizată mai mare de 3.500 kg - la un an;
- e) remorci și semiremorci având o masă totală maximă autorizată mai mare de 3.500 kg - la un an;
- f) autovehicule cu cel puțin 4 roți, destinate transportului de mărfuri, având o masă totală maximă autorizată care nu depășește 3.500 kg, cu excepția tractoarelor - la 2 ani;
- g) remorci și semiremorci având o masă totală maximă autorizată care nu depășește 3.500 kg - la 2 ani;
- h) motociclete, mopede, autovehicule cu 3 roți și cvadricicluri - la 2 ani;
- i) tractoare având o masă totală maximă autorizată mai mare de 3.500 kg - la un an;
- j) tractoare având o masă totală maximă autorizată care nu depășește 3.500 kg - la 2 ani;
- k) remorci și semiremorci apicole - la 3 ani.

(4) Autovehiculele destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune, autovehiculele utilizate pentru transportul de persoane în regim de taxi, în regim de închiriere și pentru învățarea conducerii auto se supun primei inspecții tehnice periodice la un an, dacă la data primei înmatriculări în România au fost noi.

(5) Termenul pentru efectuarea primei inspecții tehnice periodice se socotește de la data primei înmatriculări, iar pentru următoarea inspecție tehnică periodică, de la data celei precedente.

Art. 6. - În intervalul dintre două inspecții tehnice periodice, deținătorul vehiculului rutier are obligația de a asigura menținerea acestuia într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entități tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare și dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislației în vigoare.

Art. 7. - (1) Inspecția tehnică periodică la vehiculele rutiere certificate pentru transportul de mărfuri periculoase sau pentru transportul de mărfuri perisabile, la vehiculele rutiere destinate exclusiv

pentru transportul de butelii de gaze, la remorcile-cisternă lente destinate transportului de mărfuri periculoase, la vehiculele istorice, la autovehiculele pentru competiții sportive, la vehiculele rutiere cu caracteristici speciale, inclusiv la cele supuse înregistrării, după caz, precum și inspecția tehnică în vederea redobândirii certificatului de înmatriculare se efectuează de R.A.R. în stațiile reprezentanțelor sale, în conformitate cu reglementările naționale aplicabile acestor categorii de vehicule rutiere.

(2) Inspecția tehnică periodică la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) se efectuează în stațiile reprezentanțelor R.A.R. sau în stații de inspecție tehnică periodică autorizate în acest scop de către R.A.R.

Art. 8. – (1) La inspecția tehnică periodică, vehiculele rutiere supuse certificării pentru transportul de mărfuri periculoase, vehiculele rutiere destinate exclusiv pentru transportul de butelii de gaze și remorcile-cisternă lente destinate transportului de mărfuri periculoase, trebuie să corespundă cerințelor aplicabile din prezentele reglementări, precum și cerințelor suplimentare aplicabile pentru inspecția tehnică periodică, prevăzute prin reglementările RNTR 3, ediția în vigoare.

(2) La inspecția tehnică periodică, vehiculele rutiere supuse certificării pentru transportul de mărfuri perisabile trebuie să corespundă cerințelor aplicabile din prezentele reglementări, precum și cerințelor suplimentare aplicabile pentru inspecția tehnică periodică, prevăzute prin reglementările specifice, ediția în vigoare.

(3) Inspecția tehnică periodică la autovehiculele pentru competiții sportive și la vehiculele rutiere cu caracteristici speciale se efectuează ținându-se seama de cerințele tehnice specifice pe baza cărora acestea au fost omologate.

(4) Inspecția tehnică periodică la vehiculele istorice se efectuează în raport cu caracteristicile tehnice ale acestora de la data fabricației.

CAPITOLUL II - Organizarea stației de inspecție tehnică periodică

Art. 9. – (1) Stația de inspecție tehnică periodică este o (sub)unitate care aparține unei persoane juridice care are prevăzut în statut ca obiect de activitate “Activități de testări și analize tehnice”, conform cod CAEN. Stația poate funcționa numai dacă deține autorizație tehnică în termen de valabilitate eliberată de către R.A.R. conform prezentelor reglementări. Spațiul destinat activității de inspecție tehnică periodică trebuie să fie separat de spațiul destinat altor activități ale persoanei juridice și toată aparatura destinată acestei activități trebuie să fie amplasată într-o singură incintă, astfel încât activitatea de inspecție tehnică periodică să nu fie influențată de alte activități desfășurate de persoana juridică respectivă.

(2) În cadrul stației de inspecție tehnică periodică nu se admite efectuarea de operațiuni de întreținere și reparații în timpul programului pentru efectuarea inspecției tehnice periodice.

(3) Utilajele și aparatura stației de inspecție tehnică periodică pot fi utilizate pentru diagnosticare și pentru verificarea calității reparațiilor și reglajelor efectuate în cadrul atelierului propriu sau de către alte ateliere de reparații, în baza unui document de lucru însoțitor care se va înregistra în registrul prevăzut la art. 12 alin. (1) lit. k).

Art. 10. – (1) Stația de inspecție tehnică periodică trebuie amenajată și dotată cu următoarele:

a) canal de vizitare (cu adâncime și lățime corespunzătoare) cu instalație de iluminare, prevăzut cu cric pentru suspendarea punții (corespunzător clasei de inspecție tehnică periodică) sau cu platforme culisante pentru verificarea jocurilor, care să permită minimum patru mișcări liniare ori minimum două mișcări liniare și două mișcări circulare.

Pentru clasa a II-a de inspecție tehnică periodică în locul canalului de vizitare se admite un elevator.

Dotarea cu platforme culisante pentru verificarea jocurilor este obligatorie pentru clasa a III-a de inspecție tehnică periodică.

b) instalație pentru evacuarea forțată a gazelor arse;

c) lampă portabilă de 12 V sau 24 V.

(2) Stația de inspecție tehnică periodică trebuie dotată cu următoarea aparatură:

1. Stand de frânare cu role (corespunzător clasei de inspecție tehnică periodică)

1.1 Standul de frânare cu role trebuie să fie dotat cu dispozitiv de sesizare a alunecării relative la o valoare de 24% a acesteia, dispozitiv pentru măsurarea efortului la pedală (preferabil fără cablu de legătură), iar pentru clasa a III-a de inspecție tehnică periodică, și cu dispozitiv pentru măsurarea presiunii în instalația de frânare (0 - 10 atm). Diametrul rozelor trebuie să fie de minimum 160 mm, iar coeficientul de frecare dintre rolă și pneu trebuie să fie de minimum 0,6 în stare umedă.

1.2 Standul de frânare cu role pentru clasa a II-a de inspecție tehnică periodică trebuie să aibă viteza periferică a rozelor de minimum 5 km/h, iar standul de frânare cu role universal, de minimum 5 km/h pentru clasa a II-a de inspecție tehnică periodică și de minimum 2,5 km/h pentru clasa a III-a de inspecție tehnică periodică.

1.3 Standul de frânare cu role trebuie să fie prevăzut cu afișaj analogic (grafică analogică pe monitor) sau cu indicatoare analogice. Afișajul analogic trebuie amplasat astfel încât să permită vizualizarea sa de către operator, indiferent de poziția ansamblului de vehicule pe stand.

1.4 Standul de frânare cu role pentru clasa a III-a de inspecție tehnică periodică trebuie să fie dotat cu dispozitiv de simulare a încărcării vehiculului pentru efectuarea inspecției tehnice periodice la vehiculele cu sistem de frânare pneumatic fabricate după anul 2001 inclusiv. Acesta trebuie să fie capabil să simuleze o încărcare de minimum 3000 kg pe axă.

1.5 Standul de frânare cu role trebuie să permită măsurarea rezistenței la rulare, a forței de frânare, a forței de apăsare la pedală și a presiunii în instalația de frânare pneumatică și să permită aprecierea ovalității. Forța maximă de frânare trebuie să fie măsurată la o alunecare relativă de 24%.

1.6 Preciziile care trebuie asigurate pentru măsurările sunt:

- pentru rezistența la rulare și forța de frânare: $\pm 3 \%$;
- pentru forța de apăsare la pedală: $\pm 2 \%$;
- pentru presiunea din instalația de frânare pneumatică:
 - 0,1 atm. pentru presiuni de cel mult 5 atm.;
 - 2% din valoarea de indicație pentru presiuni mai mari de 5 atm.

1.7 Programul standului de frânare cu role trebuie să permită determinarea cel puțin a coeficientului de frânare pentru frâna de serviciu și pentru frâna de staționare, precum și a dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași axe pentru frâna de serviciu și pentru frâna de staționare.

1.8 Pentru inspecția tehnică periodică la autovehiculele cu tracțiune integrală permanentă, stația trebuie să fie dotată cu stand de frânare care să permită efectuarea acestui tip de verificare.

1.9 Standul de frânare cu role trebuie să permită transmiterea datelor către un calculator și o imprimantă.

1.10 Programul standului de frânare cu role trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurătorii. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

- marca, tipul și numărul de înmatriculare al vehiculului verificat (aceste date pot fi introduse de la tastatură sau completate manual de inspector pe buletinul de probă);
- data, ora și minutul la care a fost efectuată verificarea;
- masa efectivă a vehiculului sau masele efective pe axe, în momentul efectuării probei;
- sistemul de frânare verificat (serviciu sau staționare);
- axa verificată (axa 1, axa 2 etc) și valorile forțelor de frânare măsurate;
- valorile coeficienților de frânare (pentru frâna de serviciu și cea de staționare);
- valorile dezechilibrelor forțelor de frânare pe axe (pentru frâna de serviciu și cea de staționare);
- valoarea măsurată a forței de apăsare la pedala de frână (după caz, calculul forței maxim admisibile la pedală pentru autovehiculul respectiv va fi efectuat manual de către inspector pe buletinul de probă). Această cerință se aplică numai în cazul dispozitivelor care pot asigura transmiterea semnalului;
- valoarea măsurată a presiunii din instalația de frânare pneumatică.

1.11 Nu este obligatorie tipărirea pe buletinul de probă a valorilor limită pentru coeficienții de frânare și dezechilibre, precum și a rezultatului verificării. Totuși, în cazul respingerii vehiculului pentru neconformități ale sistemului de frânare, inspectorul va consemna manual pe buletinul de probă valorile limită ale parametrilor ce au condus la respingerea vehiculului.

2. Analizor de gaze pentru stațiile ce efectuează inspecția tehnică periodică la autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scânteie

2.1 Pentru stațiile ce efectuează inspecția tehnică periodică la autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scânteie fără catalizator tricomponent și sondă lambda, este necesară dotarea cu analizor de gaze în infraroșu pentru măsurarea cel puțin a CO, cu o precizie de minimum $\pm 0,2 \%$, și, dacă măsoară și alte componente, cu o precizie de minimum $\pm 1 \%$ pentru CO₂, $\pm 0,2 \%$ pentru O₂ și ± 30 ppm pentru HC (conform OIML R 99 - clasa II);

2.2 Pentru stațiile ce efectuează inspecția tehnică periodică la autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scânteie, inclusiv la cele cu catalizator tricomponent și sondă lambda, este necesară dotarea cu analizor cu 4 gaze (pentru CO și λ) conform OIML R 99 - clasa I, cu precizie de minimum:

$\pm 0,06 \%$ pentru CO;

$\pm 0,5 \%$ pentru CO₂;

$\pm 0,1 \%$ pentru O₂;

± 12 ppm pentru HC.

2.3 Pentru ambele tipuri de analizoare de gaze timpul de răspuns nu trebuie să depășească 15 s. Ele trebuie dotate cu dispozitiv pentru măsurarea temperaturii uleiului, dispozitiv pentru măsurarea turației motorului și imprimantă. De asemenea, trebuie să aibă posibilitatea de conectare la un calculator.

2.4 Programul analizorului de gaze trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurătorii. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

- data, ora și minutul efectuării probei;
- temperatura uleiului de motor, la momentul efectuării probei;
- turația de mers în gol încet la care s-a efectuat proba;
- valoarea CO_{cor} la turația de mers în gol încet;
- turația de mers în gol accelerat la care s-a efectuat proba (numai în cazul analizoarelor cu 4 gaze);
- valoarea CO sau CO_{cor} la turația de mers în gol accelerat (numai în cazul analizoarelor cu 4 gaze);
- valoarea coeficientului lambda la turația de mers în gol accelerat (numai în cazul analizoarelor cu 4 gaze).

2.5 Analizoarele de gaze cu care sunt echipate stațiile de inspecție tehnică periodică care efectuează inspecția tehnică periodică la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) trebuie să aibă posibilitatea de a efectua măsurarea emisiilor poluante pentru aceste autovehicule.

3. Opacimetru pentru stațiile ce efectuează inspecția tehnică periodică la autovehiculele cu motoare cu aprindere prin comprimare

3.1 Opacimetrul trebuie să permită măsurarea în flux parțial conform R 24 CEE – ONU, cu o precizie de minimum $\pm 0,3 \text{ m}^{-1}$.

3.2 Camera de măsură a opacimetrului trebuie să fie mobilă.

3.3 Opacimetrul trebuie prevăzut cu dispozitive adecvate măsurării temperaturii de intrare a gazelor, cu posibilitatea de a afișa valoarea echivalentă a opacității la temperatura de 100⁰ C, dispozitiv pentru măsurarea temperaturii uleiului, dispozitiv pentru măsurarea turației motorului care să poată măsura turația motorului, indiferent de diametrul conductelor de injecție montate, precum și imprimantă. De asemenea, trebuie să aibă posibilitatea de conectare la un calculator.

3.4 Se admit numai sondele originale de prelevare a gazelor, în conformitate cu prescripțiile fabricantului.

3.5 Pentru autovehiculele din clasa a III-a de inspecție tehnică periodică, dispozitivul pentru măsurarea temperaturii trebuie să aibă lungimea de minimum 2,5m.

3.6 Opacimetrele vor fi acceptate pentru activitatea de inspecție tehnică periodică numai după verificarea comparativă cu un opacimetru etalon.

3.7 Programul aparatului va fi conform cu prevederile anexei nr. 13 și trebuie să permită măsurarea timpului de bază (durata accelerării motorului).

3.8 Programul opacimetrului trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurătorii. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

- data, ora și minutul efectuării probei (numai pentru prima probă);
- temperatura uleiului de motor la momentul efectuării probei;
- timpul de bază;
- turația de mers în gol încet;
- turația de mers în gol maximă (de regulator);
- indicele de opacitate măsurat.

3.9 Valoarea indicelui de opacitate mediu se calculează ca medie aritmetică a valorilor măsurate în cel puțin ultimele 3 cicluri de accelerare liberă cu condiția să nu se înregistreze diferențe semnificative între turațiile minime măsurate la ciclurile de accelerare sau între turațiile maxime măsurate la ciclurile de accelerare.

4. Aparat de control al farurilor prevăzut cu nivelă

5. Dispozitiv de măsurare a presiunii în pneuri, cu o precizie de $\pm 0,25$ atm

6. Dispozitiv de măsurare a adâncimii profilului pneurilor, cu o precizie de $\pm 0,1$ mm

7. Cântar pentru măsurarea maselor (independent sau în cadrul standului de frânare), cu o precizie de minimum $\pm 2\%$ din valoarea măsurată. Cântarul trebuie să fie conectat la același calculator ca și standul de frânare cu role.

8. Decelerometru cu compensare și înregistrare a datelor pentru verificarea eficacității sistemului de frânare prin probe funcționale în parcurs (numai pentru tractoarele, autoremorcherile, vehiculele speciale și vehiculele specializate care nu pot fi verificate pe standul de frânare cu role).

9. Dispozitiv de simulare a forței de împingere la proțapul remorcii sau Dispozitiv de ancorare dotat cu întinzător pentru stațiile ce efectuează inspecția tehnică periodică la remorcile cu sistem de frânare cu acționare prin inerție

10. Dispozitiv de ancorare dotat cu întinzător pentru stațiile ce efectuează inspecția tehnică periodică la tractoare (cu excepție stațiilor dotate cu decelerometru)

11. Calculator pentru evidența inspecțiilor tehnice periodice:

11.1 Calculatorul trebuie să aibă următoarea configurație minimală:

- procesor: 850 Mhz;
- memorie internă: Ram 128 Mb, Hdd 10 Gb;
- CD-ROM sau CD-W;
- placa video pentru rezoluție de minimum 800x600 pixels;
- port paralel și port USB;
- sistem de operare: Windows 98;
- modem adaptat modului de transmisie: 56 Kb.

11.2 Calculatorul trebuie folosit numai pentru activități legate de inspecția tehnică periodică, nefiind permisă instalarea altor programe decât cele furnizate de către R.A.R. Instalarea și întreținerea programelor se fac numai de către personalul R.A.R. abilitat pentru această activitate.

12. Camera foto digitală.

(3) Utilizatorii aplicației informatice de inspecții tehnice periodice nu au voie să altereze baza de date (folosirea necorespunzătoare și nevizată a aplicației pentru această activitate sau prin alte mijloace software).

(4) Aparatura de măsură trebuie să fie atestată periodic prin buletine de verificare metrologică pentru aparatura prevăzută la pct. 1 (pentru forța de frânare) și la pct. 2, 3 și 5 sau buletine de etalonare pentru aparatura prevăzută la pct. 1 (pentru forța la pedală și presiunea din instalația de frânare) și la pct. 4, 6 și 7 ori buletine de încercare/etalonare pentru aparatura prevăzută la pct. 8. Termenul de valabilitate al unui certificat de etalonare acceptat de R.A.R. este de maximum 2 ani de la data emiterii acestuia.

(5) Stația de inspecție tehnică periodică trebuie să asigure posibilitatea de transmitere a datelor în timp real.

(6) În cazul aparaturii de măsură pentru care este obligatorie imprimarea rezultatelor, furnizorul trebuie să depună la R.A.R. o declarație pe propria răspundere. Prin aceasta furnizorul își asumă responsabilitatea că aparatura respectă cerințele prezentelor reglementări, precum și faptul că programele

sunt protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate, care să conducă la alterarea datelor primare achiziționate sau a rezultatelor obținute.

(7) Stația de inspecție tehnică periodică trebuie să dispună de o linie telefonică dedicată în permanență activității de inspecție tehnică periodică.

Art. 11. – (1) Persoanele care efectuează inspecția tehnică periodică trebuie să fie atestate de R.A.R. Ele trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să fie:

a1) calificate ca inginer autovehicule rutiere (214512), subinginer mecanic automobile (214530) sau maestru mecanic auto (311509), conform Clasificării Ocupațiilor din România (COR), ori calificări asimilate legal acestora;

sau

a2) calificate într-una din ocupațiile prevăzute în anexa nr. 17 sau într-o calificare asimilată legal acestora.

b) să posede permis de conducere corespunzător clasei de inspecție tehnică periodică, cu respectarea următoarelor cerințe minimale:

- pentru clasa I de inspecție tehnică periodică - permis de conducere categoria A1 sau A;

- pentru clasa a II-a de inspecție tehnică periodică - permis de conducere categoria B;

- pentru clasa a III-a de inspecție tehnică periodică - permis de conducere categoria C și/sau D;

c) să aibă vechime de minimum 3 ani în activitatea de întreținere auto și/sau reparații auto, pentru persoanele calificate conform prevederilor de la lit. a2);

d) să fie angajat al persoanei juridice care solicită atestarea.

(2) Inspectorul tehnic cărui i s-a anulat permisul de conducere își pierde dreptul de a efectua inspecții tehnice periodice.

Art. 12. – (1) Stațiile de inspecție tehnică periodică vor deține în mod obligatoriu următoarele :

a) registru de evidență a inspecțiilor tehnice al cărui model este prevăzut în anexa nr. 3 la reglementări, până la data de la care pentru evidența inspecțiilor tehnice periodice se va utiliza numai calculatorul (data va fi stabilită de R.A.R.);

b) registru de control al stației;

c) formulare - tip raport de inspecție tehnică care se completează corespunzător categoriei vehiculului și ale căror modele sunt prevăzute în anexele nr. 4 – 5 la reglementări;

d) formulare - tip, anexă la certificatul de înmatriculare al cărui model este prevăzut în anexa nr. 6 la reglementări;

e) ecuson de inspecție tehnică periodică al cărei model este prevăzut în anexa nr. 7 la reglementări;

f) elemente de securizare pentru anexa la certificatul de înmatriculare;

g) norme tehnice și instrucțiuni de utilizare a aparaturii;

h) avizier care va cuprinde:

- autorizația tehnică a stației, în copie (față - verso);

- metodologia de verificare a emisiilor poluante care se efectuează conform prevederilor anexei nr. 13 la reglementări;

- tarifele de inspecție tehnică periodică;

- precizarea categoriilor de vehicule rutiere pentru care stația de inspecție tehnică periodică nu efectuează inspecția tehnică periodică;

- precizarea actelor necesare efectuării inspecției tehnice periodice;

- programul de lucru al stației;

- schița fluxului de efectuare a inspecției tehnice periodice;

- instrucțiunile și dispozițiile specifice de detaliere și precizare a prezentelor reglementări și pentru care se prevede în mod expres a fi afișate la avizier;

i) dosarul stației care va cuprinde documentele ce atestă funcționarea legală a stației de inspecție tehnică periodică;

- în original: autorizația tehnică, certificatele de atestare a inspectorilor tehnici, buletinele de verificare metrologică, buletinele de etalonare și/sau buletinele de încercare/etalonare pentru aparatură întocmite conform prevederilor art. 10 și tarifele pentru inspecția tehnică periodică;

- în copie: raportul de evaluare a capacității tehnice și contractul de franciză;

j) dosar cu reglementări, norme, proceduri privind efectuarea inspecției tehnice periodice;

k) registru de evidență a vehiculelor la care se efectuează pe linia de inspecție tehnică periodică diagnosticare sau verificarea calității reglajelor sau reparațiilor.

(2) De asemenea, pentru informarea persoanelor care prezintă vehicule rutiere la inspecția tehnică periodică stația va afișa la loc vizibil sau va pune la dispoziție, la cerere, prezentele reglementări.

CAPITOLUL III - Cerințe și proceduri

Art. 13. - Inspecția tehnică periodică se execută numai la vehiculele rutiere la care se prezintă:

- certificatul de înmatriculare sau dovada înlocuitoare a certificatului de înmatriculare, eliberată de organele de poliție (completată în mod corespunzător cu datele necesare identificării) sau, după caz, autorizația provizorie de circulație;

- cartea de identitate a vehiculului.

Art. 14. - Vehiculele rutiere prezentate la inspecția tehnică periodică trebuie să fie curate, în special caroseria, șasiul, ansamblurile și subansamblurile ce urmează să fie controlate. Ele trebuie prezentate cu anvelopele umflate la presiunea nominală.

Art. 15. - La inspecția tehnică periodică se execută operațiunile cuprinse în Planul de operațiuni, al cărui model este prevăzut, în funcție de categoria vehiculului rutier, în anexele nr.1-2 la reglementări. Ordinea de executare a operațiunilor precizate va fi stabilită de fiecare stație în funcție de fluxul de efectuare a inspecției tehnice periodice propriu, cu excepția identificării, care va fi prima operațiune efectuată.

Art. 16. - (1) Pentru fiecare vehicul rutier prezentat la inspecția tehnică periodică se completează de către inspectorul tehnic un raport de inspecție tehnică corespunzător categoriei vehiculului sau un raport de verificare R.A.R., după caz, corespunzător categoriei vehiculului rutier. Raportul de inspecție tehnică sau raportul de verificare R.A.R., după caz, se înregistrează după finalizarea inspecției tehnice periodice a vehiculului respectiv în calculator și în Registrul de evidență a inspecțiilor tehnice periodice (până la data stabilită de R.A.R.).

(2) Prima operațiune care se efectuează în cadrul inspecției tehnice periodice este identificarea.

(3) În cazul în care la identificare se constată necesitatea respingerii pentru motivele precizate la rubrica "Defecte constatate", grupa cod 200, se interzice continuarea efectuării inspecției tehnice periodice, persoana care a prezentat vehiculul rutier fiind îndrumată la reprezentanța R.A.R. din județul în care este înmatriculat vehiculul rutier sau la celelalte organisme abilitate legal. În acest caz nu se acceptă efectuarea unei noi inspecții tehnice periodice decât după rezolvarea problemelor care au condus la respingere pentru motivele precizate la grupa cod 200.

(4) Dacă vehiculul rutier nu prezintă la identificare motive de respingere dintre cele precizate la cod defect 200, se efectuează după aceea toate verificările prevăzute în Planul de operațiuni corespunzător categoriei vehiculului rutier și tipului de inspecție tehnică periodică efectuată, precum și verificarea dotărilor obligatorii.

(5) În continuare se procedează după cum urmează:

a) dacă vehiculul rutier corespunde cerințelor tehnice precizate în Planul de operațiuni corespunzător, inspectorul tehnic consemnează în raportul de inspecție tehnică sau în raportul de verificare R.A.R., după caz, "Bun tehnic", semnează, ștampilează și aplică matca elementului de securizare; consemnează în anexa la certificatul de înmatriculare data până la care trebuie efectuată următoarea inspecție tehnică periodică, semnează, ștampilează, notează numărul de înregistrare al inspecției tehnice periodice și aplică elementul de securizare corespunzător. În continuare, inspectorul tehnic aplică pe placa cu numărul de înmatriculare din față ecusonul corespunzător inspecției tehnice

periodice, cu excepția remorcilor și autovehiculelor cu două sau trei roți, în cazul cărora acesta se aplică pe placa cu numărul de înmatriculare din spate. Raportul de inspecție tehnică sau raportul de verificare R.A.R., după caz, completat se arhivează, la el atașându-se, după caz, buletinul de probă de la operațiunea de verificare a emisiilor poluante și/sau buletinul de probă de la operațiunea de verificare a eficacității sistemului de frânare.

b) În cazul în care vehiculul rutier este prezentat la una din reprezentanțele R.A.R. pentru inspecția tehnică în vederea redobândirii certificatului de înmatriculare, verificarea se va efectua numai la subansamblurile (sistemele) la care sunt localizate defecțiunile înscrise în dovada înlocuitoare a certificatului de înmatriculare. Dacă vehiculul rutier corespunde cerințelor tehnice precizate pentru subansamblurile (sistemele) la care au fost menționate defecțiuni, personalul R.A.R. consemnează în raportul de verificare R.A.R. "Bun tehnic pentru ... [subansamblurile (sistemele) la care au fost menționate defecțiuni]", semnează, ștampilează și aplică matca elementului de securizare; consemnează pe versoul dovezii înlocuitoare a certificatului de înmatriculare, "Bun tehnic pentru ... [subansamblurile (sistemele) la care au fost menționate defecțiuni]", semnează, ștampilează, notează numărul de înregistrare al inspecției tehnice și aplică elementul de securizare. Raportul de verificare R.A.R. completat se arhivează, menționându-se la rubrica "Observații privind respingerea vehiculului la inspecția tehnică" numărul, seria și emitentul dovezii înlocuitoare a certificatului de înmatriculare; la raport se atașează, după caz, buletinul de probă de la operațiunea de verificare a emisiilor poluante și/sau buletinul de probă de la operațiunea de verificare a eficacității sistemului de frânare. Dovada înlocuitoare a certificatului de înmatriculare se înmânează persoanei care a prezentat vehiculul rutier la inspecția tehnică pentru redobândirea certificatului de înmatriculare. În acest caz nu se fac mențiuni în anexa la certificatul de înmatriculare.

Dacă redobândirea certificatului de înmatriculare presupune efectuarea întregii inspecții tehnice periodice, se va completa anexa la certificatul de înmatriculare, respectându-se cerințele precizate anterior iar în acest caz elementul de securizare se aplică pe anexa la certificatul de înmatriculare.

c) dacă vehiculul rutier inspectat nu corespunde cerințelor tehnice precizate, inspectorul tehnic consemnează defecțiunile în raportul de inspecție tehnică sau în raportul de verificare R.A.R., după caz, la rubrica "Observații privind respingerea vehiculului la inspecția tehnică" și marchează codurile defectelor constatate în momentul identificării acestor defecte. Vehiculul nu va avansa la alt post de verificare până nu sunt consemnate explicit și amănunțit pe raport neconformitățile constatate la postul curent. La finalizarea inspecției tehnice periodice, raportul de inspecție tehnică sau raportul de verificare R.A.R., după caz, se înmânează persoanei care a prezentat vehiculul la inspecția tehnică periodică.

(6) În cadrul inspecției tehnice periodice va fi respectată ordinea posturilor de verificare comunicată R.A.R și existentă în dosarul de autorizare al stației. În eventualitatea modificării succesiunii posturilor de verificare, noua organizare a acestora trebuie comunicată R.A.R. Inspectorul tehnic nu va începe o altă inspecție tehnică periodică până nu o finalizează pe cea curentă, inclusiv înregistrarea în calculator, completarea anexei la certificatul de înmatriculare.

(7) Pentru fiecare vehicul inspectat se realizează o înregistrare fotografică digitală cu vehiculul amplasat pe standul de frânare care va fi salvată în calculatorul stației.

(8) După finalizarea operațiunilor de verificare tehnică prevăzute în Planul de operațiuni corespunzător, personalul abilitat al R.A.R. poate efectua reverificarea vehiculului inspectat, prevăzută la lit. b) de la alin. (7) al art. 3, în intervalul de timp prevăzut la lit. b) de la alin. (8) al art. 3 din reglementări.

(9) Reverificarea de către personalul abilitat al R.A.R. a vehiculului inspectat se efectuează în

(10) Nu se efectuează reverificarea de către personalul abilitat al R.A.R. a vehiculului inspectat procedându-se de către inspectorul tehnic la finalizarea inspecției tehnice periodice în următoarele situații:

a) nu s-a solicitat de către R.A.R. prin mijloace informatice sau prin intermediul personalului său abilitat reverificarea vehiculului;

b) R.A.R. solicită reverificarea unui vehicul, dar personalul abilitat R.A.R. nu se prezintă în intervalul de timp prevăzut la lit. b) de la alin. (8) al art. 3.

(11) Se interzice completarea a două anexe la certificatul de înmatriculare pentru același vehicul.

(12) Datele de identificare și rezultatele inspecției tehnice periodice se înregistrează după finalizarea inspecției tehnice periodice a vehiculului respectiv în calculator și în Registrul de evidență a inspecțiilor tehnice (până la data stabilită de R.A.R.).

Art. 17. – (1) Dacă în termen de 30 de zile calendaristice de la data primei prezentări la inspecția tehnică periodică defecțiunile constatate au fost remediate, verificarea se face numai la ansamblurile (sistemele) la care s-au constatat defecțiunile și se procedează potrivit art. 16 lit. a) din reglementări, data următoarei inspecții tehnice periodice urmând să fie stabilită în funcție de data la care s-a constatat remedierea.

(2) Dacă aceste verificări evidențiază și alte defecțiuni la subansamblurile (sistemele) respective, produse în intervalul precizat de 30 de zile, acestea trebuie consemnate, iar admiterea la inspecția tehnică periodică este condiționată de remedierea acestor defecțiuni. În cazul în care controlul vizual general evidențiază defecțiuni produse în intervalul precizat de 30 de zile, acestea trebuie consemnate, iar admiterea la inspecția tehnică periodică este condiționată de remedierea acestora.

(3) Reverificarea impune în mod obligatoriu efectuarea identificării vehiculului rutier prezentat.

(4) În cazul depășirii termenului de 30 de zile calendaristice de la data primei prezentări, admis pentru remedierea defecțiunilor, se va efectua o nouă inspecție tehnică periodică.

Art. 18. - Stația de inspecție tehnică periodică va pune la dispoziția R.A.R. datele privind activitatea de inspecție tehnică periodică.

Art. 19 - (1) Reverificarea unui vehicul prevăzută la lit. c) de la alin. (7) al art. 3 se poate efectua cu ocazia prezentării acestuia la R.A.R. pentru efectuarea activităților pentru care R.A.R. este abilitat prin legislația în vigoare.

(2) Stabilirea oportunității reverificării unui vehicul se realizează numai de către personalul R.A.R. abilitat în acest scop.

(3) Reverificarea unui vehicul se efectuează numai de către personal R.A.R. atestat pentru activitatea de inspecție tehnică periodică și abilitat în acest scop.

(4) Reverificarea unui vehicul se decide în cazul constatării următoarelor:

- a) lipsă unor elemente de caroserie prin care este afectată siguranța rutieră și/sau utilizarea corespunzătoare a vehiculului (constatare vizuală);
- b) coroziuni străpunse sau deformații semnificative ale caroseriei prin care este afectată siguranța rutieră și/sau utilizarea corespunzătoare a vehiculului (constatare vizuală);
- c) aplicarea pe parbriz sau geamurile laterale față a unor folii sau tratamente care reduc semnificativ vizibilitatea conducătorului auto (constatare vizuală);
- d) lipsa elementelor principale de iluminare și semnalizare luminoasă (constatare vizuală);
- e) aplicarea pe elementele de iluminare și semnalizare luminoasă de folii sau alte tratamente (constatare vizuală);
- f) existența unor elemente de iluminare și semnalizare luminoasă neomologate (constatare vizuală);
- g) lipsa unor elemente ale sistemului de evacuare sau deteriorări importante ale acestuia (constatare auditivă – zgomot anormal);
- h) emisii poluante excesive la autovehiculele echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare (constatare vizuală în timpul funcționării motorului);
- i) joc excesiv în sistemul de direcție (constatare în timpul conducerii autovehiculului);
- j) anvelope care prezintă tăieturi, rupturi ale cordului sau alte deteriorări importante vizibile (constatare vizuală);
- k) eficacitate redusă a sistemului de frânare (constatare în timpul conducerii autovehiculului);

(5) Reverificarea se efectuează conform Planurilor de operațiuni precizate prin prezentele reglementări.

(6) Se anulează de către personalul R.A.R. abilitat inspecția tehnică periodică a unui vehicul reverificat conform prevederilor din alin. (4) în cazul în care în urma reverificării se constată cel puțin una din următoarele defecțiuni:

- a) neconcordanțe privind numărul de identificare al vehiculului;
- b) lipsa unor elemente de caroserie prin care este afectată siguranța rutieră și/sau utilizarea corespunzătoare a vehiculului;
- c) corозиuni străpunse sau deformații semnificative ale caroseriei prin care este afectată siguranța rutieră și/sau utilizarea corespunzătoare a vehiculului;
- d) aplicarea pe parbriz sau geamurile laterale față a unor folii sau tratamente neoriginale/necertificate ori care nu asigură transparența minimă precizată prin reglementările în vigoare;
- e) lipsa elementelor principale de iluminare și semnalizare luminoasă (faruri, lămpi de frânare, lămpi de semnalizare);
- f) aplicarea pe elementele principale de iluminare și semnalizare luminoasă de folii sau alte tratamente (faruri, lămpi de frânare, lămpi de semnalizare, lămpi de poziție);
- g) existența unor elemente de iluminare și semnalizare luminoasă neomologate;
- h) lipsa unor elemente ale sistemului de evacuare sau deteriorări importante ale acestuia;
- i) emisii poluante care depășesc limitele stabilite prin prezentele reglementări;
- j) joc excesiv în sistemul de direcție;
- k) eficacitate a sistemului de frânare mai mică decât limitele stabilite prin prezentele reglementări.

(7) Pentru fiecare reverificare efectuată se completează un raport de verificare R.A.R..

(8) Pe raportul de verificare R.A.R. se vor menționa defecțiunile care atrag anularea inspecției tehnice periodice, precum și, ca Observații, celelalte defecte constatate cu ocazia reverificării și care sunt precizate în Planurile de operațiuni corespunzător.

(9) Raportul de verificare R.A.R.. se înmânează prezentatorului vehiculului.

(10) În cazul anulării inspecției tehnice periodice conform prevederilor prezentului articol, după remediarea defecțiunilor, vehiculul se supune inspecției tehnice periodice în stațiile de inspecție tehnică periodică autorizate sau în stațiile reprezentanțelor R.A.R.

CAPITOLUL IV - Autorizarea stațiilor de inspecție tehnică

Art. 20. – (1) Persoanele juridice pot presta activitatea de inspecție tehnică periodică în stații autorizate, numai sub marca R.A.R., pe baza unui contract de franciză.

(2) Autorizarea stațiilor de inspecție tehnică periodică deținute de persoanele juridice se face de către R.A.R., pe baza cererii de autorizare și a rezultatului favorabil al Raportului de evaluare a capacității tehnice, întocmit de personal certificat pentru evaluarea conformității.

(3) Stațiile de inspecție tehnică periodică pot efectua inspecția tehnică periodică la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) numai dacă îndeplinesc cerințele specifice precizate prin prezentele reglementări.

Art. 21. – (1) Autorizația tehnică se acordă persoanelor juridice care dețin spații corespunzătoare desfășurării activității de inspecție tehnică periodică, îndeplinesc condițiile prevăzute la art. 10 și au personal atestat pentru activitatea de inspecție tehnică periodică, conform prevederilor cap. V. Modelul autorizației tehnice este prezentat în anexa nr. 8 la reglementări.

(2) Hala de inspecție tehnică periodică trebuie să permită accesul corespunzător al tuturor categoriilor de vehicule pentru care se solicită autorizarea. Fluxul de efectuare a inspecției tehnice periodice poate să fie continuu sau discontinuu. Dacă fluxul este discontinuu, stația de inspecție tehnică periodică nu va fi autorizată pentru efectuarea inspecției tehnice periodice pentru vehicule tractate (remorci și semiremorci).

(3) Dacă stația de inspecție tehnică periodică este dotată cu elevator, înălțimea minimă interioară a incintei trebuie să fie corespunzătoare pentru desfășurarea normală a activității. Stațiile de inspecție tehnică periodică dotate numai cu elevator (fără canal de vizitare) nu se autorizează pentru efectuarea inspecției tehnice periodice pentru vehicule tractate (remorci și semiremorci), iar în cazul în care stația de inspecție tehnică periodică este dotată cu elevator cu brațe nu se vor efectua inspecții tehnice periodice la tractoare.

(4) Incinta stației de inspecție tehnică periodică trebuie să asigure funcționarea corespunzătoare a aparatului din dotare.

(5) Stația de inspecție tehnică periodică trebuie să dispună de:

- spații de parcare suficiente care să permită staționarea vehiculelor rutiere în așteptarea efectuării inspecției tehnice periodice sau în așteptarea eliberării documentelor; în cazul în care intrarea/ieșirea din stația de inspecție tehnică periodică se face direct pe un drum public, iar în curte nu există spațiu de parcare, se va prezenta un accept de la autoritățile locale pentru parcare pe drumul public ;

- spații sociale pentru personal (vestiare, grup social etc);

- spații sociale accesibile clienților (spații de așteptare, grup social etc);

- birou inspector tehnic necesar înregistrărilor aferente inspecției tehnice periodice și pentru activitatea de supraveghere efectuată de R.A.R..

(6) Stațiile trebuie să asigure circulația pe standul de frânare în sensul stabilit de constructor; în cazul stațiilor cu flux discontinuu, standul de frânare cu role va fi prevăzut cu capace pentru ieșirea cu spatele.

(7) Autorizația tehnică eliberată va fi în conformitate cu caracteristicile constructive și cu dotarea existentă a stației de inspecție tehnică periodică, ținându-se cont de prevederile art. 10.

(8) Pe autorizația tehnică eliberată se vor menționa categoriile de vehicule rutiere pentru care a fost autorizată stația de inspecție tehnică periodică, precum și eventualele limitări privind gabaritul acestora.

(9) Autorizația tehnică se eliberează de către R.A.R. după încheierea contractului de franciză cu persoana juridică ce deține stația de inspecție tehnică periodică .

(10) Dacă persoana juridică deține mai multe stații de inspecție tehnică periodică, R.A.R. va elibera autorizații tehnice pentru fiecare stație de inspecție tehnică periodică.

Art. 22. – (1) În vederea autorizării, persoanele juridice vor depune la R.A.R., pentru fiecare stație de inspecție tehnică periodică pe care o dețin, un dosar de autorizare.

(2) Dosarul de autorizare va conține următoarele documente:

1. cerere - tip de autorizare a stației de inspecție tehnică periodică, al cărei model este prevăzut în anexa nr. 9 la reglementări; în cuprinsul acesteia sunt prezentate principalele date de identificare a persoanei juridice și a stației de inspecție tehnică periodică;

2. chestionar de autoevaluare a capacității tehnice, completat și semnat pe propria răspundere de reprezentantul legal al persoanei juridice;

3. copie, certificată pentru conformitatea cu originalul de către reprezentantul legal al persoanei juridice, de pe certificatul de înmatriculare sau înregistrare de la Oficiul Registrului Comerțului, cu anexa la acesta, conținând activitatea de testări și analize tehnice conform cod CAEN, pentru punctul de lucru aferent stației de inspecție tehnică periodică; în lipsa anexei, la certificatul de înmatriculare se va prezenta un certificat constatator emis în temeiul art. 17, alin (1), lit. b din Legea nr. 359/2004 privind simplificarea formalităților la înregistrarea în registrul comerțului a persoanelor fizice, asociațiilor familiale și persoanelor juridice, înregistrarea fiscală a acestora, precum și la autorizarea funcționării persoanelor juridice, cu modificările și completările ulterioare.

4. copie de pe statutul, actul constitutiv sau contractul de societate al persoanei juridice, după caz, ori de pe certificatul constatator emis de Oficiul Registrului Comerțului din care să rezulte datele de identificare, punctele de lucru, durata de funcționare, asociați/acționari, obiect de activitate;

5. copii de pe certificatele de atestare ale inspectorilor tehnici;

6. copii de pe buletinele de verificare metrologică, buletinele de etalonare și/sau buletinele de încercare/etalonare pentru aparatură, după caz (conform prevederilor art. 10);

7. schița stației, la scara 1/100, cu amplasarea aparatelor și a utilajelor din dotarea stației, amplasarea posturilor de lucru, parcare, vecinătăți;

8. fluxul de efectuare a inspecției tehnice periodice.

(3) Durata maximă de valabilitate a autorizației tehnice este de 2 ani și este condiționată de asigurarea respectării de către titular a condițiilor legale de desfășurare a activității de inspecție tehnică periodică.

(4) Fără a depăși acest termen, persoana juridică va solicita R.A.R. reautorizarea stației. Reautorizarea se acordă în condițiile respectării prezentelor reglementări.

(5) Pe durata de valabilitate a autorizației tehnice titularul acesteia poate solicita încetarea activității, restrângerea sau extinderea domeniului autorizării.

(6) Autorizația tehnică cu termenul de valabilitate depășit devine nulă.

Art. 23. – (1) Pentru verificarea în timp a menținerii capabilității tehnice a stației de inspecție tehnică periodică, R.A.R. va efectua supravegherea activității acesteia.

(2) Neconformitățile constatate în cursul acestei activități vor fi menționate în registrul de control al stației și, după caz, în certificatul de atestare a inspectorului tehnic.

(3) În urma activității de supraveghere, R.A.R. poate adopta una dintre următoarele măsuri:

a) Restrângerea domeniului de activitate se adoptă pentru perioada în care stația de inspecție tehnică și-a pierdut temporar capabilitatea tehnică de efectuare a inspecțiilor tehnice periodice pentru o gamă de vehicule rutiere cuprinse în autorizația tehnică eliberată;

b) Suspendarea autorizației tehnice se adoptă în cazul comiterii uneia dintre abaterile grave referitoare la desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică ce sunt explicitate în cadrul art. 27 alin. (2) liniuțele unu, doi, patru, cinci, șase sau șapte, ori în conformitate cu prevederile contractului de franciză;

c) Anularea autorizației tehnice se adoptă în cazul comiterii în mod repetat a uneia dintre abaterile grave referitoare la desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică ce sunt explicitate în cadrul art. 27 alin. (2) liniuțele unu, doi, patru, cinci, șase sau șapte, ori în conformitate cu prevederile contractului de franciză.

(4) În cazul suspendării se barează registrul de evidență a inspecțiilor tehnice periodice după ultima inspecție tehnică periodică efectuată înainte de suspendare și se notează în procesul-verbal de suspendare numărul și data acesteia. În cazul anulării autorizației tehnice a stației se procedează ca și în cazul suspendării, suplimentar ridicându-se autorizația tehnică de către R.A.R.

(5) Efectuarea de inspecții tehnice periodice în stații de inspecție tehnică periodică neautorizate, cu autorizația tehnică suspendată, anulată sau cu termenul de valabilitate depășit atrage măsuri de sancționare corespunzător legislației în vigoare, cu mențiunea că persoanele care se fac vinovate intră sub incidența normelor legale care sancționează abaterile de la circulația pe drumurile publice.

CAPITOLUL V - Atestarea personalului care efectuează inspecții tehnice periodice

Art. 24. – (1) Atestarea personalului care efectuează inspecții tehnice periodice se face după absolvirea unui curs de specialitate organizat de către R.A.R., în urma căruia se eliberează un certificat de atestare.

(2) Atestarea personalului care efectuează inspecția tehnică periodică la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) este condiționată de absolvirea unui curs de specialitate suplimentar organizat de către R.A.R.. La acest curs poate participa numai personalul care este atestat ca inspector tehnic, în conformitate cu prevederile alineatului anterior și care își desfășoară activitatea într-o stație de inspecție tehnică periodică autorizată pentru efectuarea inspecției tehnice periodice la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) sau într-o stație de inspecție tehnică periodică care îndeplinește condițiile privind capabilitatea tehnică pentru efectuarea inspecției tehnice periodice la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) prevăzute în prezentele reglementări.

(3) Modelul certificatului de atestare este prezentat în anexa nr. 10 la reglementări. În cazul inspectorilor tehnici atestați să efectueze inspecția tehnică periodică și la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL), aceasta se menționează în mod expres în certificatul de atestare.

(4) Termenul de valabilitate a certificatului de atestare este de cel mult 2 ani.

(5) Pe durata de valabilitate a certificatului de atestare se pot organiza anual de către R.A.R. cursuri de îmbunătățire a pregătirii profesionale a inspectorilor tehnici.

Art. 25. – (1) În vederea atestării ca inspector tehnic, persoana care solicită atestarea va prezenta la R.A.R. un dosar care va conține următoarele documente:

- a) cerere din partea persoanei juridice la care va urma să își desfășoare activitatea;
- b) copie de pe diploma de studii sau de pe diploma de calificare profesională, după caz;
- c) copie de pe permisul de conducere;
- d) în cazul persoanelor care conform art. 11 alin. (1) lit. c) trebuie să aibă o vechime de minimum 3 ani în activitatea de întreținere auto și/sau reparații auto, copie de pe cartea de muncă sau registrul de muncă, care să dovedească îndeplinirea acestei condiții.

(2) Atestarea ca inspector tehnic se poate face și contra cost la cererea în nume propriu a persoanei fizice interesate, fără a fi îndeplinită condiția de la art. 11 alin. (1) lit. d). În acest caz, cererea în vederea atestării va fi formulată în numele persoanei fizice.

(3) Persoanele calificate conform prevederilor art. 11 alin. (1) lit. a2), care nu îndeplinesc condiția de vechime în muncă cerută la art. 11 alin. (1) lit. c), vor urma, contra cost, la R.A.R., un curs pregătitor despre construcția și funcționarea vehiculelor rutiere.

(4) Cursul se finalizează printr-un examen a cărui absolvire permite continuarea procedurii de atestare conform prezentelor reglementări. În acest caz, documentul prevăzut la lit. d) a alin. (1) se va înlocui cu dovada de absolvire a cursului pregătitor.

(5) Programarea pentru cursul de specialitate organizat de R.A.R. se va face acordând prioritate persoanelor deja angajate de persoane autorizate.

Art. 26. – (1) Fără a depăși termenul de valabilitate al certificatului de atestare, inspectorul tehnic va solicita reatestarea, prin intermediul unei cereri din partea persoanei autorizate la care își desfășoară activitatea sau la care va urma să își desfășoare activitatea ori la cererea în nume propriu.

(2) Reatestarea se acordă în aceleași condiții ca și atestarea, cu excepția cerinței de la art. 11 alin. (1) lit. a) pentru inspectorii tehnici atestați înainte de intrarea în vigoare a prezentelor reglementări. La preschimbarea certificatului de atestare în cazul transferului inspectorului tehnic la o altă persoană autorizată sau în cazul angajării la o persoană autorizată pentru inspectorul tehnic atestat la cerere în nume propriu este necesară prezentarea unei cereri de preschimbare a certificatului de atestare din partea persoanei autorizate respective, precum și o copie parțială de pe carnetul de muncă sau de pe alt document legal din care să reiasă transferul sau angajarea.

Art. 27. – (1) Se consideră abateri de la cerințele de desfășurare a activității de inspecție tehnică periodică de către un inspector tehnic și se menționează pe certificatul de atestare al acestuia următoarele cazuri:

- confirmarea drept corespunzătoare a stării tehnice a unui vehicul rutier care nu îndeplinește cerințele tehnice precizate prin prezentele reglementări;
- nerespectarea cerințelor, procedurilor și a instrucțiunilor de efectuare a inspecției tehnice periodice conform legislației și reglementărilor în vigoare;
- nemenționarea în raportul de inspecție tehnică a tuturor defecțiunilor constatate, care impun respingerea unui vehicul la inspecția tehnică periodică conform prezentelor reglementări;
- transmiterea către R.A.R. (sau în baza națională de date privind inspecția tehnică periodică) de date eronate cu privire la activitatea de inspecție tehnică periodică prestată.

(2) Certificatul de atestare se anulează în cazul în care:

- în decursul unei perioade de 12 luni se constată două abateri de la cerințele de desfășurare a activității de inspecție tehnică periodică de către un inspector tehnic, menționate pe certificatul de atestare al acestuia;
- se certifică starea tehnică a vehiculului rutier în lipsa acestuia;
- se certifică starea tehnică a vehiculului rutier în perioada în care autorizația tehnică a stației de inspecție tehnică periodică este suspendată sau anulată;
- se certifică starea tehnică a vehiculului rutier în perioada în care aparatura specifică necesară efectuării inspecției tehnice periodice nu îndeplinește cerințele specificate;
- se certifică starea tehnică a vehiculului fără a fi utilizată aparatura de verificare impusă prin procedura de efectuare a inspecției tehnice periodice;

- se constată modificări sau intervenții neautorizate la aparatura utilizată sau la programele utilizate;

- se efectuează inspecții tehnice periodice la vehicule pentru care stația are interdicție de a efectua inspecția tehnică periodică;

- se efectuează inspecții tehnice periodice în perioada în care autorizația tehnică este expirată.

(3) Certificatul de atestare al unui inspector tehnic poate fi suspendat pe o perioadă de maximum 30 de zile în funcție de gravitatea abaterilor menționate la alin. (1), precum și în cazul în care analizarea abaterilor menționate la alin. (2) necesită un timp suplimentar.

(4) În cazul în care pentru aceeași stație se anulează două certificate de atestare a inspectorilor tehnici (pentru același inspector tehnic sau pentru inspectorii tehnici diferiți), se procedează suplimentar la suspendarea autorizației tehnice a stației pe o perioadă de 30 de zile. La fiecare anulare ulterioară a unui certificat de atestare a unui inspector tehnic se procedează suplimentar la suspendarea autorizației tehnice a stației pe o perioadă de 3 luni.

(5) Obținerea unui nou certificat de atestare se face în conformitate cu prevederile art. 24. Programarea pentru reatestare se face după 30 de zile de la depunerea cererii prevăzută la art. 25, perioadă destinată reinstruirii în cadrul stației de inspecție tehnică periodică, dar fără a depăși 60 de zile de la depunerea cererii.

(6) Persoana căreia i s-a anulat certificatul de atestare a doua oară nu mai are dreptul să efectueze inspecții tehnice periodice.

(7) Atestarea stării tehnice corespunzătoare a unui vehicul, prin aplicarea ștampilei, a semnăturii și a elementului de securizare care certifică promovarea inspecției tehnice periodice, de către personal neatestat sau de către personal atestat, dar fără efectuarea în prealabil a inspecției tehnice periodice, atrage, după caz, răspunderea administrativă, disciplinară, materială sau penală.

(8) Conducerea persoanei autorizate va lua măsuri de supraveghere a desfășurării activității inspectorilor tehnici și de sancționare a persoanelor care se fac vinovate de săvârșire a abaterilor menționate în alineatele precedente.

(9) Falsificarea înscrisurilor care atestă starea corespunzătoare a unui vehicul în urma unei inspecții tehnice periodice, precum și utilizarea unui astfel de înscris, cunoscându-se că acesta este fals, constituie infracțiune și se pedepsește conform legii penale.

CAPITOLUL VI - Dispoziții finale și tranzitorii

Art. 28. – (1) Următoarele cerințe impuse la autorizarea stațiilor de inspecție tehnică periodică devin obligatorii de la datele menționate în continuare:

a) echiparea cu dispozitiv pentru simularea încărcării pe punte se aplică de la 1 ianuarie 2007;

b) echiparea standului de frânare cu capace se aplică de la 31.03.2006;

c) echiparea cu cameră foto digitală se aplică de la 01.01.2006.

d) existența biroului pentru inspectorul tehnic necesar înregistrărilor aferente inspecțiilor tehnice periodice și pentru activitatea de supraveghere efectuată de R.A.R. se aplică de la data primei autorizări pentru noile stații și de la data primei reautorizări pentru stațiile autorizate înainte de intrarea în vigoare a prezentelor reglementări;

e) amplasarea aparaturii într-o singură incintă se aplică de la data primei autorizări pentru noile stații și de la data primei reautorizări ulterioară datei de 01.07.2007 pentru stațiile autorizate înainte de intrarea în vigoare a prezentelor reglementări.

(2) Cerința privitoare la viteza periferică minimă a rotelor standului de frânare nu se aplică la standurile de frânare care rămân în dotarea stațiilor de inspecție tehnică care au mai fost autorizate înainte de intrarea în vigoare a prezentelor reglementări.

(3) Cursul pregătitor despre construcția și funcționarea vehiculelor rutiere menționat la art. 25 alin. (3) se va desfășura începând cu data de 1 ianuarie 2006.

Art. 29. – (1) Stațiile de inspecție tehnică periodică vor elibera anexa la certificatul de înmatriculare în cazul în care în certificatul de înmatriculare, în anexa corespunzătoare menționării

efectuării inspecțiilor tehnice periodice, nu mai există rubrici disponibile sau în cazul prezentării unui certificat de înmatriculare de tip vechi.

(2) În cazul utilizării anexei la certificatul de înmatriculare, inspectorul tehnic trebuie să completeze, suplimentar față de elementele menționate la art. 16, numărul de înmatriculare și seria certificatului de înmatriculare a vehiculului sau, după caz, numărul de identificare al vehiculului.

(3) Stațiile de inspecție tehnică periodică vor elibera anexa la certificatul de înmatriculare și în cazul efectuării inspecțiilor tehnice periodice la vehicule înregistrate, dacă prin legislația în vigoare se impune efectuarea inspecției tehnice periodice pentru aceste vehicule.

Art. 30. – Ecusoanele de inspecție tehnică periodică, elementele de securizare și imprimatale prevăzute în prezentele reglementări vor fi puse la dispoziție stațiilor de inspecție tehnică periodică de către R.A.R. Ecusonul de inspecție tehnică periodică vor avea fondul colorat, distinct pentru fiecare an, astfel: 2005 - verde, 2006 - portocaliu, 2007 - albastru, 2008 - galben, 2009 - roșu. Începând din anul 2010 succesiunea culorilor va fi reluată. Ecusonul de inspecție tehnică periodică care se aplică pe placa de înmatriculare trebuie să aibă culoarea corespunzătoare anului în care vehiculul va fi supus următoarei inspecții tehnice periodice și va fi amplasat între indicativul județului sau al municipiului București și numărul de înmatriculare, având înscrisul cu luna din anul în care va fi supus următoarei inspecții tehnice periodice îndreptat pe verticală, în sus.

Art. 31. - Suspendarea și anularea autorizațiilor tehnice a stațiilor de inspecție tehnică periodică și anularea certificatelor de atestare a inspectorilor tehnici se face numai de către R.A.R.

Art. 32. - Prezentele reglementări se aplică, de asemenea, vehiculelor care au fost radiate din circulație, în vederea reînmatriculării acestora (în acest caz este necesară prezentarea cel puțin a cărții de identitate a vehiculului).

Art. 33. - Prezentele reglementări se pot aplica, de asemenea, vehiculelor înregistrate și care se supun omologării, dacă prin legislația în vigoare se impune efectuarea inspecției tehnice periodice pentru aceste vehicule (în acest caz este necesară prezentarea cărții de identitate a vehiculului și/sau a certificatului de înregistrare, după caz).

Art. 34. - Prevederile prezentelor reglementări vor putea fi detaliate și precizate atunci când este necesar, în scopul aplicării lor unitare, prin instrucțiuni și dispoziții specifice, fără ca acestea să modifice sau să completeze cadrul legal instituit; precizările constituie parte integrantă a reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică.

Art. 35. – Anexele nr. 1-17 fac parte integrantă din prezentele reglementări.

PLANUL DE OPERAȚIUNI "INSPECȚIA TEHNICĂ PERIODICĂ"
mopede, motociclete și remorcile acestora

Nr. crt.	Denumirea verificării	Metoda de control și aparatul necesară	Defecte constatate	
			grupa cod 100	grupa cod 200
0	1	2	3	4
I	IDENTIFICARE			
0	VERIFICARE: - concordanța dintre vehiculul prezentat la IT și datele din documentele însoțitoare	Control vizual Se verifică concordanța dintre vehiculul prezentat la IT și datele din documentele însoțitoare privind numărul de înmatriculare, an fabricație, categoria, marca, tipul, culoarea, numărul de identificare poansonat, tipul și seria motorului	Numărul de înmatriculare nu corespunde cu cel din documentele însoțitoare Placă număr de înmatriculare lipsă, deteriorată, neconformă cu standardul sau montată într-o poziție necorespunzătoare	Neconcordanța dintre vehiculul prezentat la IT și datele din documentele însoțitoare Număr de identificare poansonat lipsă, modificat, incomplet, ilizibil Nu se poate efectua identificarea motorului Prindere neconformă a plăcuței cu tipul și seria motor
II	MOTOR ȘI CADRU			
01	ETANȘEITATE: - sistem de alimentare cu combustibil - sistem de ungere	Control vizual, inclusiv cu motorul în funcționare	Scurgeri benzină	Fixare defectuoasă, deformare rezervor carburant Conducte corodate excesiv Furtune uzate Lipsă coliere fixare furtune Scurgeri ulei
02	STARE, FIXARE, ETANȘEITATE: - sistem de evacuare a gazelor arse	Control vizual și auditiv, inclusiv cu motorul în funcționare (cu obturarea evacuării în cazul verificării etanșeității)	Lipsă elemente sistem de evacuare a gazelor arse	Fixare sau montare necorespunzătoare Deformări importante Coroziuni excesive Neetanșeități Zgomot anormal
03	STARE, FIXARE: - motor pe cadru și anexe pe motor - cadru	Control vizual și auditiv Încercare manuală	Cadru fisurat, sudat, deformat, cu coroziuni avansate Suport motor fisurat Dispozitiv cuplare remorcă	Elemente deformate sau sudate necorespunzător Fixare sau montare necorespunzătoare motor sau anexe

0	1	2	3	4
	- dispozitiv cuplare remorcă		neomologat, fixat sau montat necorespunzător, fisurat, cu deformări importante, reparat prin sudură	
04	STARE, FUNCȚIONARE: - cric	Control vizual Probă funcțională	Lipsă	Fixare sau montare necorespunzătoare Funcționare necorespunzătoare
III	FURCĂ FATĂ			
05	STARE, FIXARE, JOCURI: - cadru furcă - articulații	Control vizual Încercare manuală	Cadru furcă fisurat, sudat, deformat, cu coroziuni avansate, fixat sau montat necorespunzător	Joc anormal al furcii în cadru
IV	BASCULĂ SPATE (INCLUSIV ATAȘ)			
06	STARE, FIXARE, JOCURI: - cadru - articulații	Control vizual Încercare manuală	Cadru basculă fisurat, sudat, deformat, cu coroziuni avansate, fixat sau montat necorespunzător	Joc anormal Bucșe uzate
V	AMBREIAJ ȘI CUTIE DE VITEZE			
07	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE	Control vizual Încercări în staționare și în parcurs		Scurgeri de lichid sau ulei Funcționare necorespunzătoare Elemente deformate, fixate sau montate necorespunzător
VI	ROȚI (INCLUSIV ATAȘ, REMORCĂ)			
08	STARE, FIXARE, MONTARE: - jante JOCURI: rulmenți roți STARE, MONTARE, UZURĂ, PRESIUNE: - pneuri	Control vizual Dispozitiv de măsurare a adâncimii profilului și dispozitiv măsurare presiune pneuri Control joc rulmenți cu suspendare pe cric și încercare manuală În caz de presiune necorespunzătoare se aduce la valoarea nominală	Prindere necorespunzătoare Jantă neomologată/necertificată Jantă fisurată Jantă de dimensiune necorespunzătoare Pneu de dimensiune necorespunzătoare Tăieturi profunde pe banda de rulare sau pe flancurile pneului Joc anormal rulment Blocarea roții la rotire	Jantă deformată sau sudată Spițe deteriorate sau lipsă Uzură neuniformă pronunțată Adâncimea profilului principal al pneului (zona centrală de 3/4 din lățimea benzii de rulare) sub limita admisă: 1 mm
VII	SUSPENSIE			
09	STARE, FIXARE, ETANȘEITATE	Control vizual Încercare manuală	Lipsă amortizoare Fisuri elemente	Fixare necorespunzătoare Amortizoare ineficiente

0	1	2	3	4
				Scurgeri lichid Bucse uzate Suportți slăbiți Articulații cu jocuri anormale
VIII	SISTEM DE FRÂNARE (în funcție de construcție)			
10	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: - organe de comandă, transmisie și acționare, conducte, furtune ETANȘEITATE: - organe de comandă, transmisie și acționare - circuite de frânare EFICACITATE: - frână serviciu (ambele dispozitive) - frână staționare (dacă este prevăzută)	Control vizual Probe funcționale în parcurs	Organe de comandă, transmisie și acționare neomologate/necertificate, deteriorate, fisurate, uzate sau corodate excesiv, fixate sau montate necorespunzător, cu funcționare necorespunzătoare Neetanșeități Nivel scăzut lichid Eficacitate redusă frâne	
IX	INSTALAȚIE ELECTRICĂ DE ILUMINARE ȘI SEMNALIZARE (INCLUSIV ATAȘ, REMORCĂ) (în raport cu dotările prevăzute de fabricant)			
11	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: - generator de curent - cablaje - avertizor sonor - faruri, faruri ceață, lămpi de poziție, de frânare, de direcție, de gabarit, iluminare placă număr de înmatriculare, catadioptri - baterie acumulatori - siguranțe	Control vizual Control auditiv Verificare și reglare a luminilor de drum și de întâlnire Aparat de control al farurilor	Avertizor sonor lipsă Lipsă integrală elemente componente, nefuncționare integrală sistem: lumini de întâlnire, drum, indicatoare de direcție, de poziție, de frânare Elemente neomologate instalație electrică Lumini de culoare neregulamentară (anexa nr. 12) Bateria nu asigură pornirea motorului	Abateri de la prescripțiile privitoare la luminile de drum sau de întâlnire (dacă nu pot fi remediate conform cerințelor) Fixare sau montare necorespunzătoare, lipsă elemente componente, nefuncționare sistem Fixare sau montare necorespunzătoare, funcționare necorespunzătoare avertizor sonor Fixare sau montare necorespunzătoare cablaj, siguranțe Cablaj deteriorat

0	1	2	3	4
				Lumini faruri de culoare diferită Dispensator lipsă, spart sau de culoare neconformă reglementărilor Inscripții, desene, acoperiri, semne distinctive sau reclame de natură să împiedice eficacitatea luminoasă Fixare sau montare necorespunzătoare baterie Scurgeri lichid baterie
X	ATAȘ			
12	STARE, FIXARE: - cadru - dispozitiv de cuplare - asigurare scaun	Control vizual	Cadru fisurat, sudat, deformat, cu coroziuni avansate, fixat sau montat necorespunzător Asigurare scaun lipsă, deteriorată, necorespunzătoare Dispozitiv de cuplare necorespunzător	
XI	ASPECT EXTERIOR			
13	-motociclete (inclusiv atașul) -mopede -remorcile acestora	Control vizual	Oglindă retrovizoare lipsă (în funcție de dotare)	Coroziuni avansate Deformări importante Oglindă retrovizoare deteriorată
XII	MODIFICĂRI			
14	-motociclete (inclusiv atașul) -mopede -remorcile acestora	Control vizual	Modificări neomologate Dispozitive sau accesorii neomologate	

PLANUL DE OPERAȚIUNI "INSPECȚIA TEHNICĂ PERIODICĂ"
vehicule rutiere cu excepția mopedelor, motocicletelor și remorcilor acestora

Nr. crt.	Denumirea verificării	Metode de control și aparatura necesară	Defecte constatate	
			grupa cod 100	grupa cod 200
0	1	2	3	4
I	IDENTIFICARE			
0	VERIFICARE: - concordanța dintre vehiculul prezentat la IT și datele din documentele însoțitoare	Control vizual Se verifică concordanța dintre vehiculul prezentat la IT și datele din documentele însoțitoare privind nr. de înmatriculare, an fabricație, categoria, marca, tipul, culoarea, numărul de identificare poansonat, tipul și seria motorului Se verifică existența și valabilitatea Certificatului de agreare emis de către R.A.R. (numai pentru autovehiculele TAXI)	Numărul de înmatriculare nu corespunde cu cel din documentele însoțitoare Placă număr de înmatriculare lipsă, deteriorată, neconformă cu standardul sau montată într-o poziție necorespunzătoare	Neconcordanța dintre vehiculul prezentat la IT și datele din documentele însoțitoare Număr de identificare poansonat lipsă, modificat, incomplet, ilizibil Nu se poate efectua identificarea motorului Prindere neconformă a plăcuței cu tipul și seria motor Certificat de agreare lipsă, care nu corespunde cu datele de identificare ale autovehiculului sau cu termen de valabilitate depășit
II	MOTOR			
01	ETANȘEITATE: - sistem de alimentare cu benzină sau motorină	Control vizual, inclusiv cu motorul în funcționare	Scurgeri benzină	Scurgeri motorină Fixare defectuoasă, deformare rezervor carburant Conducte corodate excesiv sau fixate necorespunzător Furtune uzate Lipsă coliere fixe furtune
02	STARE, FIXARE, ETANȘEITATE: - sistem de evacuare a gazelor arse - sistem de reducere a emisiilor poluante ETANȘEITATE:	Control vizual și auditiv, inclusiv cu motorul în funcționare (și cu obturarea evacuării la verificarea etanșeității)	Lipsă elemente sistem de evacuare a gazelor arse, sistem de reducere a emisiilor poluante sau sistem recirculare gaze carter	Fixare sau montare necorespunzătoare Deformări importante Coroziuni excesive Neetanșeități Scurgeri ulei

0	1	2	3	4
	- sistem de ungere - sistem recirculare gaze carter			
03	STARE, FIXARE: - motor pe caroserie - anexe pe motor	Control vizual și auditiv, inclusiv cu motorul în funcționare Încercare manuală	Paletă ventilator fisurată Suport motor fisurat	Fixare sau montare necorespunzătoare motor sau anexe Elemente deteriorate
04	STARE, FIXARE, ETANȘEITATE: - instalație alimentare cu GPL	Control vizual	conform operațiunilor specifice pentru verificarea stării, fixării și etanșeității instalației de alimentare cu GPL	conform operațiunilor specifice pentru verificarea stării, fixării și etanșeității instalației de alimentare cu GPL
III	TRANSMISIE			
05	ETANȘEITATE: - comandă ambreiaj, cutie viteze, punți motoare, reductor, cutie de distribuție	Control vizual, autovehiculul aflându-se pe canal sau elevator		Scurgeri de lichid sau ulei
06	STARE, FIXARE: - comandă ambreiaj, cutie viteze, arbore cardanic, punți motoare, reductor, cutie de distribuție - comandă dublă (numai pentru autovehicule "SCOALĂ")	Control vizual și auditiv, autovehiculul aflându-se pe canal sau elevator		Elemente deformate, fixate sau montate necorespunzător Îmbrăcăminte la pedala de ambreiaj lipsă, incorect fixată sau uzată
07	FUNCȚIONARE: - ambreiaj, cutie de viteze, arbore cardanic, punți motoare, reductor, cutie distribuție - comandă dublă (numai pentru autovehicule "SCOALĂ"): se va verifica pentru ambele sisteme de acționare	Încercări în staționare și în parcurs		Funcționare necorespunzătoare
IV	ROȚI			
08	JOCURI: - rulmenți roți	Control cu autovehiculul pe canal dotat cu cric sau pe elevator, prin încercarea manuală a roților stânga-dreapta și rotirea lor (sau similar pe platforme culisante)	Joc anormal Blocarea roții la rotire	
09	STARE, FIXARE, MONTARE:	Control vizual și manual	Prindere necorespunzătoare Jantă neomologată/necertificată	Jantă deformată sau sudată Găuri pt. fixare roată ovalizate

0	1	2	3	4
	- jante		Jantă fisurată Jantă de dimensiune necorespunzătoare	Jante de dimensiuni diferite pe aceeași punte
10	STARE, MONTARE, UZURĂ, PRESIUNE: - pneuri	Control vizual și manual Dispozitiv de măsurare a adâncimii profilului pneurilor și dispozitiv de măsurare a presiunii În caz de presiune necorespunzătoare se aduce la valoarea nominală	Pneu de dimensiune necorespunzătoare Tăieturi profunde sau deteriorări importante pe banda de rulare sau pe flancurile pneului	Pneuri de dimensiuni sau-profiluri diferite pe aceeași punte Pneuri de tipuri diferite, radiale și diagonale, pe aceeași punte Uzură neuniformă pronunțată Adâncimea profilului principal (zona centrală de 3/4 din lățimea benzii de rulare) sub limita admisă: 1,6 mm (pentru tractoare și mașini pentru lucrări: 2 mm la anvelopele cu diametrul sub 20" sau 4 mm la anvelopele cu diametrul peste 20")
V	SUSPENSIE			
11	EFICACITATE, SIMETRIE	Control vizual pe canal sau elevator Control comparativ al suspensiei roților de pe aceeași punte Control cu dispozitivul de verificare a amortizoarelor		Diferență vizibilă privind înălțimea autovehiculului pe cele două laturi ale aceleiași punți Eficacitate necorespunzătoare
12	STARE, FIXARE: - amortizoare, brațe oscilante - arcuri - bare stabilizatoare - perne de aer - bolțuri arc - plăcuțe reazem	Control vizual, autovehiculul aflându-se pe canal sau elevator	Lipsă amortizoare Foaie principală arc ruptă Fisuri elemente Burdof pernă spart Lipsă bolțuri arc, plăcuțe reazem Articulații rupte	Amortizoare sau arcuri defecte, fixate sau montate necorespunzător Foi arc rupte Bare deformat Bucșe uzate Articulații cu jocuri anormale Suportți slăbiți
13	ETANȘĂCITATE: - amortizoare - perne de aer	Control vizual și auditiv, autovehiculul aflându-se pe canal sau elevator		Scurgeri de lichid sau pierderi de aer
14	FIXARE, STARE, JOC: -bolț braț suspensie (ax portant) -brațe oscilante	Încercare cu suspendarea punții pe cric sau elevator (sau similar pe platouri culisante)	Fisuri	Brațe deformat Bucșe uzate Joc anormal bolț braț suspensie Rulment gripat
VI	DIRECȚIE ȘI PUNTE FAȚĂ-SPATE			
15	STARE, FIXARE:	Control vizual	Fixare sau montare necorespunzătoare	Deformări

0	1	2	3	4
	<ul style="list-style-type: none"> - volan, coloană de direcție - levier, bare și pivoți - punte - mecanism de direcție 	Cu autovehiculul pe canal se oscilează volanul în plan perpendicular pe coloana de direcție și se exercită o forță în sus și în jos. Se rotește volanul alternativ stânga-dreapta	Deformări importante, coroziuni avansate Fisuri Lipsa siguranțelor Elemente neomologate/necertificate	Burdof protecție lipsă sau deteriorat
16	JOCURI: <ul style="list-style-type: none"> - volan, coloană de direcție - articulații - levier, bare și pivoți - mecanism de direcție 	Control vizual Cu autovehiculul pe canal se rotește volanul alternativ stânga-dreapta. Se exercită o forță alternativă în sus și în jos asupra roții și, de asemenea o forță alternativă stânga-dreapta, roata fiind suspendată pe cric sau elevator (sau similar pe platouri culisante)	Uzură a legăturii flexibile (cuplajului) Joc anormal	
17	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: <ul style="list-style-type: none"> - servodirecție 	Se verifică funcționarea cu și fără motorul pornit, rotindu-se volanul alternativ stânga-dreapta pentru acționarea roților	Fixare sau montare necorespunzătoare Deformări Fisuri Neomologată/necertificată	Funcționare necorespunzătoare Neetanșeiți
VII	SISTEM DE FRÂNARE			
18	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: <ul style="list-style-type: none"> - conducte, furtune - organe de comandă și acționare - frână de motor (cu clapetă de obturare gaze arse m.a.c.) - comandă dublă (numai pentru autovehiculele "SCOALA") 	Control vizual cu autovehiculul aflat pe canal sau elevator cu acționarea sistemului de frânare	Conducte sau furtune cu deteriorări, frecări de alte organe, improvizate, fixate sau montate necorespunzător Conducte corodate excesiv Furtune întinse, răsucite sau umflate Organe de comandă și acționare neomologate/necertificate, deteriorate, fisurate, uzate sau corodate excesiv, fixate sau montate necorespunzător, cu funcționare necorespunzătoare Regulatorul forței de frânare în funcție de încărcare lipsă, defect sau incorect reglat (dacă a fost prevăzut de fabricant) Îmbrăcăminte la pedala de frână lipsă, incorect fixată sau uzată Lipsă dispozitiv blocare a pedalelor de	Clapetă lipsă, blocată Funcționare necorespunzătoare frână de motor cu clapetă Scurgeri excesive ulei compresor Cală de blocare lipsă (anexa nr. 14)

0	1	2	3	4
			frână stânga-dreapta în cazul tractoarelor Lipsă, funcționare necorespunzătoare comandă dublă	
19	ETANȘEITATE: - circuite de frânare - organe de comandă și acționare	Control vizual cu autovehiculul aflat pe canal sau elevator cu acționarea sistemului de frânare	Scurgeri lichid frână sau pierderi aer Nivel scăzut lichid	Capac rezervor lichid frână lipsă
20	EFICACITATE: - frână de serviciu (la autovehiculele "SCOALĂ" cu comandă dublă se va verifica pentru ambele situații de acționare)	Încercare pe stand cu role (cu utilizarea, după caz a dispozitivului de măsurare a forței la pedală, a dispozitivului de măsurare a presiunii în instalația de frânare, a dispozitivului de ancorare) sau în parcurs (cu utilizarea decelerometrului) (anexa nr. 11)	Eficacitate sub limita prevăzută Dezechilibru între roțile aceleiași punți mai mare de 20 % (abatere excesivă de la direcția de mers în cazul frânării în parcurs) Variație excesivă a forței de frânare măsurate la roată datorită ovalității tamburului sau deformării discului Frânare nemoderabilă (blocare)	
21	EFICACITATE: - frâna de staționare	Încercare pe stand cu role sau în parcurs (cu utilizarea decelometrului) (anexa nr. 11)	Eficacitate sub limita prevăzută Dezechilibru între roțile aceleiași punți mai mare de 50 % (20% la automobilele la care frâna de staționare îndeplinește și rolul de frână de securitate) (abatere excesivă de la direcția de mers în cazul frânării în parcurs) Frânare nemoderabilă (blocare)	
22	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: - servofrână - sistem antiblocare la frânare (ABS)	Acționarea frânei cu și fără motorul în funcționare Verificare în parcurs a indicației martorului ABS	Fixare sau montare necorespunzătoare Deformări Fisuri Servofrână neomologată/necertificată	Funcționare necorespunzătoare servofrână Neetanșeități Nefuncționare martor ABS Martorul ABS indică funcționare necorespunzătoare
VIII	ȘASIU, CAROSERIE, CABINĂ			
23	STARE, FIXARE: - șasiu (lonjeroane, traverse) - dispozitiv de remorcare	Control vizual cu autovehiculul aflându-se pe canal sau elevator	Fisuri, ruperi, coroziuni avansate, deformări importante ale elementelor de rezistență Elemente de rezistență sudate Necorespunzător Dispozitiv de cuplare remorcă neomologat, montat sau fixat	Elemente de prindere slăbite

0	1	2	3	4
			necorespunzător, fisurat, cu deformări importante, reparat prin sudură	
24	STARE, FIXARE - caroserie - cabină - scaune ETANȘEITATE: accesorii hidraulice suplimentare	Control vizual	Fixare necorespunzătoare Elemente de fixare rupte Posibilități de deschidere accidentală a capotelor sau a ușilor Coroziuni străpunse la podea, pasajele roților sau praguri	Deschiderea sau închiderea incorectă a ușilor sau capotelor Dispozitiv de culisare sau înclinare a scaunului necorespunzător Disponere scaune necorespunzătoare (numai pentru autovehiculele pentru transport în comun de persoane) Neetanșeități ale caroseriei care afectează funcționarea normală (numai pentru autovehiculele pentru transport în comun de persoane) Lipsă apărători noroi (dacă au fost prevăzute de fabricant) Neetanșeități accesorii hidraulice suplimentare
25	STARE, FIXARE: - parbriz - lunetă - geamuri laterale - oglinzi retrovizoare AȚIONARE GEAMURI	Control vizual Control acționare geamuri Control transparență cu mostre de geam de transparență cunoscută	Parbriz lipsă sau spart Oglindă retrovizoare exterioară sau interioară (în funcție de dotare) lipsă Geamuri de securitate neomologate	Fixare sau montare necorespunzătoare Parbriz fisurat sau cu opacități care diminuează vizibilitatea conducătorului Lunetă sau geamuri laterale lipsă sau sparte, cu opacități care diminuează vizibilitatea conducătorului Oglinzi retrovizoare deteriorate Lipsă oglindă retrovizoare suplimentară interioară sau exterioară dreapta (pentru autoturismele "SCOALĂ"), respectiv lipsă oglindă exterioară dreapta (pentru celelalte autovehicule "ȘCOALĂ") Geamuri cu transparență necorespunzătoare Acționare geamuri necorespunzătoare Accesorii sau acoperiri care diminuează vizibilitatea conducătorului Autovehicule TAXI care nu au geamurile transparente sau le au acoperite cu înscrisuri, colante ori alte dotări care atenuază vizibilitatea

0	1	2	3	4
26	STARE, FIXARE: - lăzi scule - roată de rezervă	Control vizual	Suportii fisurați	Fixare sau montare necorespunzătoare Lipsă roată rezervă (dacă a fost prevăzută de fabricant) Jantă neomologată/necertificată, de dimensiune necorespunzătoare, fisurată, deformată, sudată sau cu găuri de fixare roată ovalizate Pneu de dimensiune necorespunzătoare Tăieturi profunde sau deteriorări importante pe banda de rulare sau pe flancurile pneului Uzură neuniformă pronunțată Adâncimea profilului principal (zona centrală de 3/4 din lățimea benzii de rulare) sub limita admisă: 1,6 mm (pentru tractoare și mașini pentru lucrări: 2 mm la anvelopele cu diametrul sub 20", 4 mm la anvelopele cu diametrul peste 20")
27	ASPECT EXTERIOR: - caroserie - cabină - platformă, obloane laterale	Control vizual	Caroserie sau cabină incompletă	Elemente în afara gabaritului admis Coroziuni avansate Deformări importante Deteriorări importante, fixare necorespunzătoare platformă, obloane laterale Dispozitiv zăvorăre obloane lipsă, necorespunzător, fără siguranțe
28	STARE, FIXARE: - ansamblu șa - bare antiîmpănare	Control vizual	Uzură anormală la ansamblul șa Ansamblu șa neomologat/necertificat	Fixare sau montare necorespunzătoare Sistem asigurare necorespunzător Bare antiîmpănare lipsă, neomologate, deteriorate (dacă au fost prevăzute de fabricant)
29	DOTARE: - centuri de siguranță - triunghi presemnalizare - trusă medicală - stingător de incendiu - ieșiri de siguranță, ciocan pt. spart geamuri, ideograme: "ieșire de siguranță", "ciocan	Control vizual		Lipsă dotări (în cazul centurilor de siguranță, numai dacă au fost prevăzute de fabricant locuri de ancorare) (2 truse medicale pentru mijloacele de transport în comun cu mai mult de 15 locuri) Centuri de siguranță deteriorate sau care funcționează necorespunzător Ancoraje centuri de siguranță deteriorate

0	1	2	3	4
	<p>pentru spargerea geamului”, “loc stingător de incendiu”, “marcare loc trusă sanitară”, “dispozitiv de deschidere de urgență a ușii” (numai pentru autovehiculele transport persoane în comun) - plăci de identificare spate reflectorizant fluorescente (anexa nr. 15) - marcaje reflectorizante pentru contur (anexa nr. 15)</p>			<p>Centuri de siguranță, triunghiuri de presemanlizare neomologate Trusă medicală necertificată Stingător de incendiu nevizat și necertificat Plăci de identificare spate reflectorizant fluorescente lipsă, neomologate, fixate sau montate necorespunzător Marcaje reflectorizante pentru contur lipsă, neomologate, fixate sau montate necorespunzător</p>
30	<p>STARE, FUNCȚIONARE: - vitezometru - tahograf - dispozitiv de limitare a vitezei</p>	<p>Control vizual Încercare în parcurs</p>		<p>Lipsă vitezometru (cu excepția autovehiculelor echipate cu tahograf). Sigiliile și, dacă este cazul, orice alt dispozitiv de protecție împotriva manipulării frauduloase lipsă sau deteriorate, dacă verificarea este posibilă (pentru tahograf și limitator de viteză) Funcționare necorespunzătoare (în cazul limitatorului de viteză se va verifica, dacă este posibil, viteza maximă reglată conform legislației în vigoare, precum și dacă limitatorul de viteză împiedică vehiculul respectiv să depășească această viteză) Termenul de valabilitate al verificării tahografului sau limitatorului de viteză depășit (se verifică de pe plăcuța de instalare) Dacă este posibil, se verifică dacă limitatorul este montat conform legislației în vigoare Circumferința nominală sau dimensiunea pneului nu corespunde cu datele tahografului (se verifică în caz de dubiu)</p>
IX	<p>INSTALAȚIE ELECTRICĂ DE ILUMINARE, SEMNALIZARE ȘI AUXILIARĂ (în raport cu dotările prevăzute de fabricant)</p>			
31	<p>STARE, FIXARE: - faruri</p>	<p>Control vizual</p>	<p>Lipsă integrală faruri Far neomologat</p>	<p>Fixare sau montare necorespunzătoare, lipsă parțială faruri Dispensur lipsă, spart sau de culoare neconformă reglementărilor</p>

0	1	2	3	4
				Inscripții, desene, acoperiri, semne distinctive sau reclame de natură să împiedice eficacitatea luminilor
32	STARE, FIXARE: - lămpi indicatoare de direcție, de poziție, de frânare	Control vizual	Lipsă integrală elemente componente sistem Elemente neomologate	Fixare sau montare necorespunzătoare, lipsă parțială elemente componente sistem Dispensator lipsă, spart sau de culoare neconformă reglementărilor Inscripții, desene, acoperiri, semne distinctive sau reclame de natură să împiedice eficacitatea luminilor
33	STARE, FIXARE: - faruri de ceață, lămpi de ceață, de mers înapoi, de gabarit, de parcare, iluminare placă număr de înmatriculare, catadioptri - casetă iluminată (numai pentru autovehiculele "SCOALA")	Control vizual	Elemente neomologate	Fixare sau montare necorespunzătoare, lipsă elemente componente sistem Dispensator lipsă, spart sau de culoare neconformă reglementărilor Inscripții, desene, acoperiri, semne distinctive sau reclame de natură să împiedice eficacitatea luminilor Lipsă casetă iluminată Casetă iluminată necertificată
34	FUNCȚIONARE: - luminile instalației electrice de iluminare, semnalizare și auxiliară	Control vizual Verificare și reglare a luminilor de drum și de întâlnire și a dispozitivului de corecție a farurilor în funcție de sarcină (dacă dispozitivele sunt în stare de funcționare și accesibile) Aparat de control al farurilor	Nefuncționare integrală a unuia din sistemele: lumini de drum, de întâlnire, indicatoare de direcție, poziție, frânare Lumini de culoare neregulamentară (anexa nr. 12)	Funcționare necorespunzătoare sistem Abateri de la prescripțiile privitoare la luminile de drum sau de întâlnire (dacă nu pot fi remediate conform cerințelor) Lumini faruri de culoare diferită Funcționare necorespunzătoare indicatoare și martori bord Funcționare necorespunzătoare sistem iluminare interioară (numai pentru autovehiculele pentru transport în comun de persoane)
35	STARE, FIXARE: - cablaje - siguranțe	Control vizual	Siguranțe improvizate	Fixare sau montare necorespunzătoare cablaj Fixare sau montare necorespunzătoare siguranțe Cablaj deteriorat
36	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: - ștergătoare parbriz, lunetă	Control vizual Control auditiv	Avertizor sonor lipsă Bateria nu asigură pornirea motorului	Lipsă, fixare sau montare necorespunzătoare, funcționare necorespunzătoare ștergător parbriz, lunetă

0	1	2	3	4
	- spălător parbriz, lunetă - avertizor sonor - baterie acumulatori			Lipsă, fixare sau montare necorespunzătoare, funcționare necorespunzătoare spălător parbriz, lunetă Fixare sau montare necorespunzătoare, funcționare necorespunzătoare avertizor sonor Fixare sau montare necorespunzătoare baterie Scurgeri de lichid din bateria de acumulatori
37	STARE, FUNCȚIONARE: - instalație de climatizare - instalație de încălzire interioară, instalație de aerisire interioară (pentru autovehiculele transport în comun de persoane) - sistem de refrigerare	Verificare funcționare	Instalație de încălzire independentă neomologată/necertificată	Funcționare necorespunzătoare Scurgeri lichid instalație climatizare, sistem de refrigerare
X	EMISII POLUANTE			
38	VERIFICARE: - gaze evacuare mas (cu excepția tractoarelor) - gaze evacuare mac (cu excepția tractoarelor) - zgomot emis	Control cu analizor de gaze pentru CO la autovehicule cu mas fără catalizator tricomponent și sondă lambda, la turația de mers în gol încet (anexa nr. 13) La motoarele cu alimentare duală benzină/GPL controlul va fi efectuat pentru ambele moduri de funcționare		Nu se poate asigura respectarea condițiilor de măsurare impuse Emisia de CO măsurată la mers în gol încet mai mare decât cea precizată în anexa nr. 13
		Control cu analizor de gaze pentru CO și lambda (λ) la autovehicule cu mas cu catalizator tricomponent și sondă lambda, la turația de mers în gol încet și la turația de mers în gol accelerat (min. 2000 rot/min) (anexa nr. 13) Se efectuează numai la autovehiculele încadrate de R.A.R. ca autovehicule		Nu se poate asigura respectarea condițiilor de măsurare impuse Emisia de CO măsurată la mers în gol încet mai mare decât valoarea admisă precizată în anexa nr. 13 Emisia de CO măsurată la mers în gol accelerat mai mare decât valoarea admisă precizată în anexa nr. 13 Coeficientul λ măsurat la mers în gol accelerat nu se încadrează în intervalul admis

0	1	2	3	4
		cu poluare redusă La motoarele cu alimentare duală benzină/GPL controlul va fi efectuat pentru ambele moduri de funcționare		precizat în anexa nr. 13
		Control cu opacimetru în accelerare liberă la autovehicule cu mac (anexa nr. 13)		Nu se poate asigura respectarea condițiilor de măsurare impuse Indicele de opacitate măsurat în accelerare liberă mai mare decât valoarea admisă precizată în anexa nr. 13
		Control auditiv		Zgomot anormal
XI	REMORCI			
39	STARE, FIXARE: - dispozitiv de cuplare - dispozitiv de asigurare	Control vizual	Dispozitiv de cuplare remorcă neomologat, fixat sau montat necorespunzător, fisurat, cu deformări importante, reparat prin sudură Joc anormal în sistemul de cuplare Dispozitiv de asigurare lipsă, deteriorat, necorespunzător	
40	STARE, FIXARE: - proșap - șasiu - punți JOCURI: - rulmenți roți	Control pe canal, vizual și cu încercarea manuală a roților stânga-dreapta și rotirea lor (sau similar pe platforme culisante)	Fisuri, ruperi, deformări importante, coroziuni avansate ale elementelor de rezistență Proșap montat sau fixat necorespunzător, fisurat, cu deformări importante, cu coroziuni avansate, reparat necorespunzător Fixare sau montare necorespunzătoare Elemente fixare rupte, fisurate, slăbite Joc anormal rulment Blocarea roții la rotire	
41	SIMETRIE, EFICACITATE, STARE, FIXARE, ETANȘEITATE: - suspensie	Control vizual și auditiv pe canal Control comparativ al suspensiei roților de pe aceeași punte Control cu dispozitivul de	Foaie principală arc ruptă Amortizoare lipsă (dacă au fost prevăzute de fabricant) Fisuri elemente	Diferență vizibilă privind înălțimea remorcii pe cele două laturi ale aceleiași punți Eficacitate necorespunzătoare Amortizoare sau arcuri defecte, fixate sau

0	1	2	3	4
		verificare a suspensiei	Burdof pernă spart Lipsă bolțuri arc, plăcuțe reazem Articulații rupte	montate necorespunzător Scurgeri de lichid sau pierderi de aer Foi arc rupte Bare deformatate Bucșe uzate Suportți slăbiți Articulații cu jocuri anormale
42	STARE, FIXARE, MONTARE: - jante STARE, MONTARE, UZURĂ, PRESIUNE: - pneuri (inclusiv roata de rezervă, dacă a fost prevăzută de fabricant)	Control vizual și manual Dispozitiv de măsurare a adâncimii profilului pneului și dispozitiv de măsurare a presiunii În caz de presiune necorespunzătoare se aduce la valoarea nominală	Prindere necorespunzătoare Jantă neomologată/necertificată Jantă fisurată Jantă de dimensiune necorespunzătoare Pneu de dimensiune necorespunzătoare Tăieturi profunde sau deteriorări importante pe banda de rulare sau pe flancurile pneului Suport fisurat roată rezervă	Jantă deformată sau sudată Găuri pt. fixare roată ovalizate Jante de dimensiuni diferite pe aceeași punte Pneuri de dimensiuni sau profiluri diferite pe aceeași punte Pneuri de tipuri diferite, radiale și diagonale, pe aceeași punte Adâncimea profilului principal (zona centrală de 3/4 din lățimea benzii de rulare) sub limita admisă: 1,6 mm (pentru mașini pentru lucrări : 2 mm la anvelopele cu diametrul sub 20", 4 mm la anvelopele cu diametrul peste 20") Uzură neuniformă pronunțată Roată de rezervă lipsă
43	STARE, FIXARE, FUNȚIONARE SISTEM FRÂNARE: - conducte, furtune - organe de comandă și acționare ETANȘEITATE: - circuite de frânare - organe de comandă și acționare EFICACITATE: - frână de serviciu - frână de staționare	Control vizual cu remorca aflată pe canal, cu acționarea sistemului de frânare Încercare pe stand cu role (cu utilizarea, după caz, a dispozitivului de simulare a forței de împingere la proșapul remorcii, dispozitivului de măsurare a presiunii în instalația de frânare sau a dispozitivului de ancorare) (anexa nr. 11)	Conducte sau furtune cu deteriorări, frecări de alte organe, improvizate, fixate sau montate necorespunzător Conducte corodate excesiv Furtune întinse, răsucite sau umflate Organe de comandă și acționare neomologate/necertificate, deteriorate, fisurate, uzate sau corodate excesiv, fixate sau montate necorespunzător, cu funcționare necorespunzătoare Regulatorul forței de frânare în funcție de încărcare lipsă, defect sau incorect reglat (dacă a fost prevăzut de fabricant) Scurgeri lichid frână sau pierderi aer	Cale de blocare lipsă, necertificate (anexa nr. 14)

0	1	2	3	4
			Eficacitate sub limita prevăzută Dezechilibru la frâna de serviciu mai mare de 20% (abatere excesivă de la direcția de mers în cazul frânării în parcurs) Dezechilibru la frâna de staționare mai mare de 50% (abatere excesivă de la direcția de mers în cazul frânării în parcurs) Variație excesivă a forței de frânare măsurate la roată datorită ovalității tamburului sau deformării discului Frânare nemoderabilă (blocare)	
44	STARE, FIXARE, FUNȚIONARE: - instalația electrică de iluminare și semnalizare (în raport cu dotările prevăzute de fabricant)	Control vizual	Lipsă integrală elemente componente, nefuncționare integrală a unuia din sistemele: indicatoare de direcție, poziție, frânare Elemente neomologate Lumini de culoare nereglementară (anexa nr. 12)	Fixare sau montare necorespunzătoare, lipsă elemente componente, nefuncționare sistem Dispensator lipsă, spart sau de culoare neconformă reglementărilor Inscripții, desene, acoperiri, semne distinctive sau reclame de natură să împiedice eficacitatea luminilor
45	ASPECT EXTERIOR: - caroserie - plăci de identificare spate reflectorizant fluorescente (anexa nr. 15) - marcaje reflectorizante pentru contur (anexa nr. 15)	Control vizual	Caroserie incompletă, fixată sau montată necorespunzător	Elemente în afara gabaritului admis Coroziuni avansate Deformări importante Plăci de identificare spate reflectorizant fluorescente lipsă, neomologate, fixate sau montate necorespunzător Marcaje reflectorizante pentru contur lipsă, neomologate, fixate sau montate necorespunzător Lipsă apărători noroi (dacă au fost prevăzute de fabricant)
46	STARE, FIXARE: - platformă - obloane laterale	Control vizual		Deteriorări importante, fixare necorespunzătoare Dispozitiv zăvorâre obloane lipsă, necorespunzător, lipsă siguranțe
XII	SEMIREMORCĂ AUTOBUZ ARTICULAT (suplimentar)			
47	STARE, FIXARE:	Control vizual cu autovehiculul	Fixare sau montare necorespunzătoare	Neetanșeitate

0	1	2	3	4
	-ansamblu burduf	aflat pe canal sau elevator	Jocuri anormale (brațe cadru, silence blocuri, articulație)	Deteriorări burduf
XIII	MODIFICĂRI			
48	- autovehicul - remorcă	Control vizual	Modificări neomologate Componente sau dotări neomologate sau necertificate conform prevederilor legale.	

Operațiuni Specifice pentru Verificarea Stării, Fixării și Etanșeității Instalației de Alimentare cu GPL

Nr. crt.	Denumirea verificării	Defecte constatate	
		grupa cod 100	grupa cod 200
I	IDENTIFICARE		
04.1	Înregistrarea instalației de alimentare cu GPL în cartea de identitate a vehiculului		Neînregistrarea instalației de alimentare cu GPL în cartea de identitate a vehiculului
04.2	Conformitatea instalației GPL montată pe autovehicul cu datele înregistrate în cartea de identitate a vehiculului		Neconcordanța reductorului-vaporizator (marca și tipul) și/sau a rezervorului GPL (marca, capacitatea și seria)
II	STARE, FIXARE, ETANȘEITATE		
04.3	Starea componentelor instalației GPL	<p>Carcasa etanșă montată pe rezervorul GPL fisurată, fără garnituri de etanșare sau fără capac</p> <p>Furtunurile și țevile pentru evacuarea scăpărilor de GPL fisurate sau neasigurate cu coliere</p> <p>Țevi pentru GPL din cupru fără înveliș de protecție anticorozivă</p> <p>Tuburi flexibile pentru GPL uzate sau îmbătrânite</p> <p>Racorduri sudate sau alămite pe țevi</p>	
04.4	Vechimea rezervorului GPL	Vechime mai mare de 10 ani față de data poansonată pe placa cu caracteristici a rezervorului	
04.5	Fixarea componentelor instalației GPL	<p>Gura de umplere fixată necorespunzător</p> <p>Rezervorul GPL fixat necorespunzător</p> <p>Reductor-vaporizator fixat necorespunzător</p> <p>Tuburi flexibile fără coliere pentru etanșare, neasigurate împotriva frecării de elemente metalice</p>	
04.6	Starea și fixarea instalației electrice pentru aparatele GPL	Fixare necorespunzătoare, izolații degradate, lipsa a cel puțin o siguranță fuzibilă independentă pe conductorul pentru alimentarea aparatelor GPL	
04.7	Etanșeitatea instalației GPL	Scurgeri de GPL	

NOTĂ: Operațiunile de identificare (prevăzute la nr. crt. 04.1 și 04.2) se efectuează odată cu celelalte operațiuni de identificare prevăzute pentru inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere. În cazul în care la aceste operațiuni de identificare se constată necesitatea respingerii pentru motivele precizate la rubrica "Defecte constatate", grupa cod 200, se interzice continuarea efectuării inspecției tehnice periodice, persoana care a prezentat vehiculul rutier fiind îndrumată la reprezentanța R.A.R. sau la un atelier autorizat pentru activități privind instalațiile de alimentare cu GPL, după caz, pentru rezolvarea neconformităților constatate. În acest caz nu se acceptă efectuarea inspecției tehnice decât după rezolvarea problemelor care au condus la respingere pentru motivele precizate la grupa cod 200.

REGISTRUL DE EVIDENȚĂ A INSPECȚIILOR TEHNICE

Nr. crt.	Data	Număr de înmatriculare	Categoria vehicului	Marca și tipul	Anul de fabric.	Seria		Rezultatul inspecției Bun (Cod defecțiune)	Semnătura persoanei care a efectuat inspecția tehnică	Prezentarea după remediere			Denumirea/numele deținătorului, adresa, telefonul	Persoana care a prezentat vehiculul la inspecția tehnică			Observații
						Sasiu	Motor			Data	Rezultatul inspecției Bun (Cod defecțiune)	Semnătura persoanei care a efectuat inspecția tehnică		Nume Prenume	B.I.		
															seria	nr.	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

ANEXA NR. 4 la reglementări

MATCA
EL. SEC.
ITP

RAPORT DE INSPECȚIE TEHNICĂ*)

Nr. crt. registru ITP _____

Data _____

Mopede, motociclete și remorcile acestora

STAȚIA DE INSPECȚIE TEHNICĂ:		Nr. chitanță _____
ADRESA:		
IDENTIFICAREA VEHICULULUI		DEȚINĂTOR
Nr. înmatriculare:	Denumirea/Numele:	
Categoria:		
Marca și tipul:	Adresa/Sediul:	
Data înmatriculării:	Telefon:	
Anul de fabricație:	PERSONA CARE A PREZENTAT VEHICULUL	
Culoare cadru:	Numele și prenumele:	
Tip/Serie motor:	B.I. seria nr.	
Nr. identificare (serie cadru):		
Serie CI/CIV:		
OBSERVAȚII PRIVIND RESPINGEREA VEHICULULUI LA INSPECȚIA TEHNICĂ		
Semnătura de luare la cunoștință a persoanei care a prezentat vehiculul		Semnătura persoanei care a efectuat inspecția tehnică
A. Seria nr. _____ dovezii de reținere a certificatului de înmatriculare.		
Vehiculul corespunde din punct de vedere tehnic		Semnătura și ștampila

LISTA OPERAȚIUNILOR PENTRU INSPECȚIA TEHNICĂ

COD DEFECT	Denumirea ansamblurilor și a lucrărilor	COD DEFECT	Denumirea ansamblurilor și a lucrărilor
I IDENTIFICARE		VIII SISTEM DE FRÂNARE	
100	200 VERIFICARE: concordanta dintre vehiculul prezentat la IT și datele din documentele însoțitoare	110	STARE, FIXARE: organe de comandă, transmisie și acționare, conducte, furtune ETANȘEITATE: organe de comanda, transmisie și acționare, circuite de frânare EFICACITATE: frână serviciu, frână staționare
II MOTOR ȘI CADRU		IX INSTALAȚIE ELECTRICĂ DE ILUMINARE ȘI SEMNALIZARE (INCLUSIV ATAȘ, REMORCĂ)	
101	201 ETANȘEITATE: sistem de alimentare cu combustibil, sistem de ungere	111	211 STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: generator de curent, cablaje, avertizor sonor, faruri de ceață, lampi de poziție, de frânare, indicatoare de direcție, de ceață, de gabarit, iluminare placa nr. înmatriculare, catadioptri, baterie acumulatori, siguranțe
102	202 STARE, FIXARE, ETANȘEITATE: sistem de evacuare a gazelor arse	X ATAȘ	
103	203 STARE, FIXARE: motor pe cadru și anexe pe motor, cadru, dispozitiv cuplare remorcă	112	212 STARE, FIXARE: cadru, dispozitiv de cuplare, asigurare scaun
104	204 STARE, FUNCȚIONARE: cric	XI ASPECT EXTERIOR	
III FURCĂ FAȚĂ		113	213 ASPECT EXTERIOR: motociclete (inclusiv atașul), mopede, remorcile acestora
105	205 STARE, FIXARE JOCURI: cadru furcă, articulații	XII MODIFICĂRI	
IV BASCULĂ SPATE (INCLUSIV ATAȘ)		114	MODIFICĂRI: motociclete (inclusiv atașul), mopede, remorcile acestora
106	206 STARE, FIXARE, JOCURI: cadru, articulații		
V AMBREIAJ ȘI CUTIE DE VITEZE			
207	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE		
VI ROȚI (INCLUSIV ATAȘ, REMORCĂ)			
108	208 STARE, FIXARE, MONTARE: jante, JOCURI: rulmenți roți STARE, MONTARE, UZURĂ, PRESIUNE: pneuri		
VII SUSPENSIE			
109	209 STARE, FIXARE, ETANȘEITATE		

*) Inspecția tehnică efectuându-se fără demontare, starea și uzura pieselor inaccesibile (garnituri, plăcuțe frână etc.) nu se controlează

Defectarea vehiculului în timpul inspecției tehnice, datorată stării tehnice sau viciilor ascunse, nu implică răspunderea stației de IT

ATENȚIE: În cazul depășirii termenului de 30 zile calendaristice admis pentru remediarea defecțiunilor, se va efectua o nouă inspecție tehnică.

Pentru vehiculele cu defecțiuni se aplică prevederile legislației privind circulația pe drumurile publice

ANEXA NR. 5 la reglementări (fată)

MATCA EL. SEC. ITP

RAPORT DE INSPECȚIE TEHNICĂ*)

Nr. crt. registru ITP _____

Data _____

Vehicule rutiere, cu excepția mopedelor, motocicletelor și remorcilor acestora

STAȚIA DE INSPECȚIE TEHNICĂ:	Nr. chitanță:
Adresa:	
IDENTIFICAREA VEHICULULUI	DEȚINĂTOR
Nr. înmatriculare:	Denumirea/numele:
Categoria:	
Marca și tipul:	Adresa/Sediu:
Data înmatriculării:	
Anul de fabricație:	Telefon:
Culoarea:	PERSOANA CARE A PREZENTAT VEHICULUL
Nr. identificare: (serie caroserie / șasiu)	Numele și prenumele:
Tip/Serie motor:	Adresa:
Serie CI/CIV:	B.I. seria nr.
OBSERVAȚII PRIVIND RESPINGEREA VEHICULULUI LA INSPECȚIA TEHNICĂ	
Semnătura de luare la cunoștință a persoanei care a prezentat vehiculul	Semnătura persoanei care a efectuat inspecția tehnică
A. Seria _____ nr. _____ dovezii de reținere a certificatului de înmatriculare. Vehiculul corespunde din punct de vedere tehnic _____ Semnătura și ștampila _____	
*) - Inspecția tehnică efectuându-se fără demontare, starea și uzura pieselor inaccesibile (garnituri, plăcuțe frână etc.) nu se controlează Defectarea vehiculului în timpul inspecției, datorată stării tehnice sau viciilor ascunse, nu implică răspunderea stației de IT	
ATENȚIE: În cazul depășirii termenului de 30 de zile calendaristice admis pentru remedierea defectărilor, se va efectua o nouă inspecție tehnică Pentru vehiculele cu defectuni se aplică prevederile legislației privind circulația pe drumurile publice	

ANEXA NR. 5 la reglementări (verso)**LISTA OPERAȚIUNILOR PENTRU INSPECȚIA TEHNICĂ**

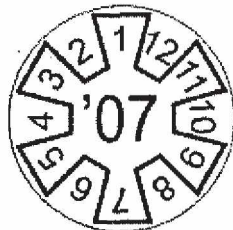
COD DEFECT		Denumirea ansamblurilor și a lucrărilor	COD DEFECT		Denumirea ansamblurilor și a lucrărilor
I IDENTIFICARE					
100	200	VERIFICARE: concordanta dintre vehiculul prezentat la IT și datele din documentele însoțitoare	125	225	STARE, FIXARE: parbriz, lunetă, geamuri laterale, oglinzi retrovizoare ACȚIONARE GEAMURI
II MOTOR					
101	201	ETANȘEITATE: sistem de alimentare cu benzină sau motorină	126	226	STARE, FIXARE: lăzi scule, roată de rezervă
102	202	STARE, FIXARE, ETANȘEITATE: sistem de evacuare a gazelor arse, sistem reducere emisii poluante ETANȘEITATE: sistem de ungere, sistem recirculare gaze carter	127	227	ASPECT EXTERIOR: caroserie, cabină, platformă, obloane laterale
103	203	STARE, FIXARE: motor pe caroserie, anexe pe motor	128	228	STARE, FIXARE: ansamblu șa, bare antiîmpănare
104	204	STARE, FIXARE, ETANȘEITATE: instalație alimentare cu GPL		229	DOTARE: centuri siguranță, triunghi presemenalizare, trusă medicală, stingător incendiu, ieșiri de siguranță, ciocan spart geamuri, ideograme, plăci identificare reflectorizant fluorescente, marcaje reflectorizante pentru contur
III TRANSMISIE				230	STARE, FUNCȚIONARE: vitezometru, tahograf, dispozitiv de limitare a vitezei
	205	ETANȘEITATE: comandă ambreiaj, carcasă cutie viteze, punți motoare, reductor, cutie de distribuție	IX INSTALAȚIE ELECTRICĂ DE ILUMINARE, SEMNALIZARE ȘI AUXILIARĂ (în raport cu dotările prevăzute de fabricant)		
	206	STARE, FIXARE: comandă ambreiaj, cutie viteze, arbore cardanic, punți motoare, reductor, cutie de distribuție, comandă dublă	131	231	STARE, FIXARE: faruri
	207	FUNCȚIONARE: ambreiaj, cutie de viteze, arbore cardanic, punți motoare, reductor, cutie distribuție, comandă dublă	132	232	STARE, FIXARE: lămpi indicatoare de direcție, de poziție, de frânare
IV ROTI			133	233	STARE, FIXARE: faruri de ceață, lămpi de ceață, de mers înapoi, de gabarit, de parcare, iluminare placă număr de înmatriculare, catadioptri, casetă iluminată
108		JOCURI: rulmenți roți	134	234	FUNCȚIONARE: luminile instalației electrice de iluminare, semnalizare și auxiliară
109	209	STARE, FIXARE, MONTARE: jante	135	235	STARE, FIXARE: cablaje, siguranțe
110	210	STARE, MONTARE, UZURĂ, PRESIUNE: pneuri	136	236	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: ștergătoare parbriz, lunetă; spălător parbriz, lunetă; avertizor sonor, baterie acumulatori
V SUSPENSIE				237	STARE, FUNCȚIONARE: instalația de climatizare, instalație de încălzire interioară, instalație de aerisire interioară, sisteme refrigerare
	211	EFICACITATE, SIMETRIE	X EMISII POLUANTE		
112	212	STARE, FIXARE: amortizoare, brațe oscilante, arcuri, bare stabilizatoare, perne de aer, bolțuri arc, plăcuțe reazem		238	VERIFICARE: gaze evacuare mas, gaze evacuare mac, zgomot emis
	213	ETANȘEITATE: amortizoare, perne de aer	XI REMORCI		
114	214	FIXARE, STARE, JOC: bolț braț suspensie (ax portant), brațe oscilante	139		STARE, FIXARE: dispozitiv de cuplare, dispozitiv de asigurare
VI DIRECȚIE ȘI PUNTE FAȚĂ-SPATE			140		STARE, FIXARE: proșap, șasiu, punți JOCURI: rulmenți roți
115	215	STARE, FIXARE: volan, coloană de direcție, levier, bare, pivoți, punte, mecanism de direcție	141	241	SIMETRIE, EFICACITATE, STARE, FIXARE, ETANȘEITATE: suspensie
116		JOCURI: volan, coloană de direcție, articulații, levier, bare, pivoți, mecanism de direcție	142	242	STARE, FIXARE, MONTARE: jante STARE, MONTARE, UZURĂ, PRESIUNE: pneuri
117	217	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: servodirecție	143	243	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE SISTEM FRANARE: conducte, furtune, organe de comandă și acționare ETANȘEITATE: circuite de frânare, organe de comandă și acționare EFICACITATE: frână de serviciu, frână de staționare
VII SISTEM DE FRÂNARE			144	244	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: instalația electrică de iluminare și semnalizare
118	218	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: conducte, furtune, organe de comandă și acționare, frână de motor, comandă dublă	145	245	ASPECT EXTERIOR: caroserie, plăci de identificare reflectorizant fluorescente, marcaje reflectorizante pentru contur
119	219	ETANȘEITATE: circuite de frânare, organe de comandă și acționare		246	STARE, FIXARE: platformă, obloane laterale
120		EFICACITATE: frână de serviciu	XII SEMIREMORCĂ AUTOBUZ ARTICULAT (suplimentar)		
121		EFICACITATE: frână de staționare	147	247	STARE, FIXARE: ansamblu burduf
122	222	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: servofrână, sistem antiblocare la frânare (ABS)	XIII MODIFICĂRI		
VIII ȘASIU, CAROSERIE, CABINĂ			148		MODIFICĂRI: autovehicul, remorcă
123	223	STARE: șasiu (lonjeroane, traverse), dispozitiv de remorcare			
124	224	STARE, FIXARE: caroserie, cabină, scaune ETANȘEITATE: accesorii hidraulice suplimentare			

ANEXA NR. 6 la reglementări**ANEXA LA CERTIFICATUL DE ÎNMATRICULARE**

- față -

- verso -

ANEXA LA CERTIFICATUL DE ÎNMATRICULARE Nr. _____ Numărul de Înmatriculare		
<i>INSPECȚII TEHNICE PERIODICE</i>		
Data următoarei inspecții tehnice	Stația și numărul din registru	Semnătura și ștampila

ANEXA NR. 7 la reglementări**ECUSON DE INSPECȚIE TEHNICĂ**

ANEXA NR. 8 la reglementări (fată)

REGISTRUL AUTO ROMAN

(Timbru sec)

AUTORIZAȚIE

Nr. din

Se autorizează

(persoana juridică)

cu sediul înjud.....

str.nr.

cu certificatul de înmatriculare/înregistrare la Oficiul Registrului Comerțului nr.din

să execute inspecții tehnice periodice la clasele de inspecție tehnică periodică

.....
conform specificației de pe verso, în stația de inspecție tehnică periodică

dinjud.....

str.nr.....

începând cu data de

Autorizarea s-a făcut în baza Cererii nr.dinînregistrată la Registrul Auto Român și a Raportului de evaluare a capabilității tehnice nr.din, întocmit de Registrul Auto Român - Organismul de Certificare Sisteme de Management.

DIRECTOR GENERAL R.A.R.**ANEXA NR. 8 la reglementări (verso)****COD STAȚIE**

Nr. crt.	Vehicule pentru care se autorizează stația de inspecție tehnică	Clasa de ITP	Interdicții	Observații
1		I		
2		II		
3		III		

ANEXA NR. 9 la reglementări**C E R E R E****pentru autorizarea stației de inspecție tehnică a vehiculelor rutiere**

Persoana juridică

cu sediul în.....județul..... str. nr.

cod poștal telefon fax

solicită eliberarea autorizației pentru stația de inspecție tehnică

din.....județul.....str.....nr.....

cod poștal telefon fax

pentru următoarele clase de inspecție tehnică și categorii de vehicule rutiere

.....

Anexăm:

1. chestionar de autoevaluare a capacității tehnice;
2. copie, certificată pentru conformitatea cu originalul de către reprezentantul legal al persoanei juridice, de pe certificatul de înmatriculare sau înregistrare de la Oficiul Registrului Comerțului, cu anexa la acesta, conținând activitatea de testări și analize tehnice conform cod CAEN, pentru locația stației de inspecție tehnică periodică; în lipsa anexei, la certificatul de înmatriculare se va prezenta un certificat constatator emis în temeiul art. 17, alin (1), lit. b din Legea nr. 359/2004.
3. copie de pe statutul, actul constitutiv sau contractul de societate al persoanei juridice, după caz, ori de pe certificatul constatator emis de Oficiul Registrului Comerțului din care să rezulte datele de identificare, punctele de lucru, durata de funcționare, asociați/acționari, obiect de activitate.
4. copii de pe certificatele de atestare a personalului care efectuează inspecția tehnică periodică;
5. copii de pe certificatele de aprobare de model, buletinele de verificare metrologică, buletinele de etalonare și/sau buletinele de încercare/etalonare ale aparatelor, după caz (conform art. 10 din reglementări);
6. schița stației, la scara 1/100, cu amplasarea aparatelor și a utilajelor din dotarea stației, amplasarea posturilor de lucru, parcare, vecinătăți;
7. fluxul de efectuare a inspecției tehnice periodice.

Programul de lucru al stației de inspecție tehnică este în zilele de.....


orele și în zilele de..... orele

Ne obligăm ca pe timpul funcționării stației de inspecție tehnică să respectăm întocmai toate prevederile legale privitoare la inspecția tehnică periodică.

Nr. din

REPREZENTANT LEGAL,
(numele, prenumele, funcția, semnătura, ștampilă)

ANEXA NR. 10 la reglementări (fată)

	REGISTRUL AUTO ROMÂN CERTIFICAT DE ATESTARE Nr. din
	Dl. (Dna.) _____ născut (ă) în anul _____ luna _____ ziua _____ în localitatea _____ jud. _____ profesia (calificarea) _____ recomandat (ă) de ⁽¹⁾ _____ cu sediul în localitatea ⁽¹⁾ _____ str. ⁽¹⁾ _____ nr. ⁽¹⁾ _____ jud. ⁽¹⁾ _____
a absolvit programul de pregătire profesională organizat de Registrul Auto Român în perioada _____ cu o durată de _____ ore Este atestat (ă) să execute inspecții tehnice conform Reglementărilor RNTR – 1, pentru clasele de inspecție tehnică I / a II-a / a III-a, inclusiv la autovehiculele echipate cu GPL. Prezentul Certificat de Atestare este valabil până la data de _____	
DIRECTOR R.A.R.,	Responsabil program,
ORIGINAL / DUPLICAT	
OBSERVAȚIE: <i>Înscrierea în spațiul corespunzător de pe verso a două abateri consecutive în mai puțin de 12 lun, anulează prezentul Certificat de atestare care se află permanent la dosarul stației de inspecție tehnică pentru a fi accesibil organelor de control pe durata programului de lucru.</i>	

(1) Nu se completează dacă atestarea se face la cererea în nume propriu a persoanei

ANEXA NR. 10 la reglementări (verso)

EVIDENȚA ABATERILOR				
Nr. crt.	Numele și prenumele organului de control	Abateri constatată	Data	Semnătura

ANEXA NR. 11 la reglementări

CONDIȚII TEHNICE
privitoare la verificarea eficacității sistemului de frânare al vehiculelor rutiere

Verificarea eficacității sistemului de frânare al vehiculelor rutiere presupune verificarea coeficienților de frânare realizați de frâna de serviciu și frâna de staționare, precum și verificarea dezechilibrului între forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru frâna de serviciu și frâna de staționare.

I. Coeficientul de frânare reprezintă raportul între suma forțelor de frânare la roțile pe care acționează frâna a cărei eficacitate se verifică și greutatea vehiculului rutier prezentat la inspecția tehnică:

$$C = \frac{F}{G} \times 100 (\%),$$

G

în care:

F (daN) reprezintă suma forțelor de frânare la roțile pe care acționează frâna a cărei eficacitate se verifică;

G (daN) reprezintă greutatea vehiculului rutier prezentat la inspecția tehnică.

Valorile minime admisibile ale coeficientului de frânare pentru vehiculele rutiere sunt precizate în tabelul 1 pentru frâna de serviciu și tabelul 2 pentru frâna de staționare.

Tabelul 1 - Valori minime admisibile ale coeficientului de frânare pentru frâna de serviciu

Categoría vehiculului rutier	Frâna de serviciu	
	Efortul de acționare maxim admisibil	Coeficient de frânare minim admisibil
	Forța (daN)	(%)
Autovehicule destinate transportului de persoane cu până la 8 locuri inclusiv, în afara conducătorului (autoturisme)	50	50
Autovehicule destinate transportului de persoane cu mai mult de 8 locuri, în afara conducătorului (microbuze, autobuze)	70	50
Autovehicule destinate transportului de marfă	70	50
Remorci	-	50
Semiremorci*)	-	45
Remorci cu sistem de frânare cu acționare prin inerție	10% din masa totală maximă autorizată	50
Tractoare	60/40**)	20
Autovehicule și remorci cu viteză maximă constructivă de până la 25 km/h	-	30

*) Coeficientul de frânare se calculează în raport cu greutatea repartizată pe punțile semiremorcii.

***) Cu acționare prin manetă.

La autovehiculele care nu sunt echipate cu servofrână este obligatorie verificarea eficacității frânei de serviciu prin acționarea acesteia cu un efort de acționare la pedală care nu trebuie să depășească valoarea determinată în funcție de starea de încărcare a autovehiculului:

$$F_p = F_{pmax} \times (m_{ef} / m_{tot}) \text{ (daN)},$$

în care:

F_{pmax} reprezintă efortul de acționare la pedala de frână maxim admisibil (tabelul 1);

m_{ef} reprezintă masa efectivă a autovehiculului inspectat;

m_{tot} reprezintă masa totală maximă autorizată a vehiculului inspectat.

Tabelul 2 - Valori minime admisibile ale coeficientului de frânare pentru frâna de staționare

Categoria vehiculului rutier	Frâna de staționare			
	Efortul de acționare maxim admisibil		Coeficient de frânare minim admisibil (%)	
	forța la manetă (daN)	forța la pedală (daN)	dacă frâna de staționare nu este și frână de securitate	dacă frâna de staționare este și frână de securitate
Autovehicule destinate transportului de persoane cu până la 8 locuri inclusiv, în afara conducătorului (autoturisme)	40	50	18	25
Autovehicule destinate transportului de persoane cu mai mult de 8 locuri, în afara conducătorului (microbuze, autobuze)	60	70	18	25
Autovehicule destinate transportului de marfă	60	70	18	22
Tractoare	40	60	18	-
Remorci, semiremorci*)	60	-	18	-
Autovehicule și remorci cu viteza maximă constructivă de până la 25 km/h	-	-	18	-

*) Coeficientul de frânare se calculează în raport cu greutatea repartizată pe punțile semiremorcii.

II. Dezechilibrul dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți se determină cu relația:

$$d = \frac{F_{max} - F_{min}}{F_{max}} \times 100 (\%),$$

în care:

F_{max} (daN) reprezintă forța de frânare la roata ce înregistrează forța de frânare superioară;

F_{min} (daN) reprezintă forța de frânare la roata ce înregistrează forța de frânare inferioară.

Valorile maxime admisibile ale dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru vehiculele rutiere sunt precizate în tabelul 3 pentru frâna de serviciu și tabelul 4 pentru frâna de staționare.

Tabelul 3 - Valori maxime admisibile ale dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru frâna de serviciu

Frâna de serviciu	
Categoria vehiculului rutier	Dezechilibrul maxim admisibil (%)
Toate categoriile	20

Tabelul 4 - Valori maxime admisibile ale dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru frâna de staționare

Frâna de staționare		
Categoria vehiculului rutier	Dezechilibrul maxim admisibil (%)	
	dacă frâna de staționare nu este și frână de securitate	dacă frâna de staționare este și frână de securitate
Toate categoriile	50	20

În cazul autovehiculelor cu viteza maximă constructivă de cel mult 25 km/h, al tractoarelor, autoremorcherelor, vehiculelor speciale și vehiculelor specializate ale căror caracteristici constructive nu permit verificarea eficacității sistemului de frânare pe standul de frânare cu role, această verificare se va efectua prin probe funcționale în parcurs, cu măsurarea decelerației maxime la o frânare bruscă de la viteza de 30 km/h (sau, după caz, de la viteza maximă constructivă) în cazul frânei de serviciu și 15 km/h în cazul frânei de staționare. Valorile decelerației maxime măsurate trebuie să respecte următoarele condiții:

Categoria vehiculului rutier	Frâna de serviciu		Frâna de staționare
	efortul de acționare la pedala de frână maxim admisibil (daN)	valoarea minimă a decelerației maxime măsurate (m/s^2)	valoarea minimă a decelerației maxime măsurate (m/s^2)
Autoremorchere, autospecializate și autospeciale	50	5	1,8 (2,2)*)
Tractoare	60/40**)	2	1,8
Autovehicule cu viteza maximă constructivă de cel mult 25 km/h	-	3	1,8

*) Dacă frâna de staționare este și frână de securitate.

***) Dacă acționarea este cu manetă.

ANEXA NR. 12 la reglementări**CONDIȚII****privind culoarea luminilor la elementele instalației electrice de iluminare și semnalizare**Față:

- | | |
|--|---|
| - Faruri | - lumină albă sau galbenă (numai pentru mopede, motociclete și tractoare) |
| - Faruri de ceață | - lumină albă sau galbenă |
| - Faruri pentru circulația de zi | - lumină albă |
| - Lămpi indicatoare de direcție | - lumină galbenă intermitentă |
| - Lămpi de poziție, de gabarit, de parcare | - lumină albă |
| - Catadioptri netriunghiulari | - culoare albă |

Spate:

- | | |
|--|-------------------------------|
| - Lămpi de poziție, de frânare, de gabarit, de ceață, de parcare | - lumină roșie |
| - Lămpi indicatoare de direcție | - lumină galbenă intermitentă |
| - Lămpi (faruri) de mers înapoi, lămpi de iluminare a plăcii cu numărul de înmatriculare | - lumină albă |
| - Catadioptri netriunghiulari (autovehicule), triunghiulari (remorci) | - culoare roșie |

Lateral:

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| - Lămpi de poziție | - lumină galbenă |
| - Lămpi indicatoare de direcție | - lumină galbenă intermitentă |
| - Catadioptri netriunghiulari | - culoare galbenă |

Echipamentele trebuie amplasate și reglate astfel încât să nu îi deranjeze pe ceilalți participanți la trafic și să nu se influențeze reciproc, chiar dacă sunt încorporate în aceeași carcasă.

Echipamentele perechi trebuie amplasate la aceeași înălțime deasupra căii de rulare și simetric față de axa longitudinală a vehiculului (cu excepția vehiculelor asimetrice), să aibă aceeași culoare și să se aprindă concomitent (cu excepția lămpilor indicatoare de direcție).

Farurile și lămpile din față trebuie să se aprindă numai concomitent cu lămpile din spate, cu excepția lămpilor de parcare și a farurilor de lucru de la tractoare, autospeciale și utilaje pentru lucrări.

Toate tipurile de faruri trebuie prevăzute cu dispozitive pentru reglajul de orientare, iar farurile cu lumină de întâlnire, atunci când este cazul, și cu dispozitive de reglare pe verticală în funcție de încărcarea autovehiculului.

ANEXA NR. 13 la reglementări**VERIFICAREA EMISIILOR POLUANTE****Autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scânteie (benzină)**

A) Atunci când emisiile nu sunt limitate de un sistem de reglare perfecționat, cum ar fi un catalizator tricomponent gestionat de sonda lambda:

1. inspecția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

2. inspecția vizuală a oricărui echipament de reglare a emisiilor instalat de către constructor, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități.

După aducerea motorului la parametrii normali de funcționare, ținând cont de recomandările constructorului, se măsoară concentrația emisiilor de monoxid de carbon (CO), cu motorul la mers în gol încet, cu ambreiajul decuplat.

Conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească următoarele valori:

i) pentru autovehiculele fabricate până în anul 1986 inclusiv: CO_{cor} : 4,5% în vol.;

ii) pentru autovehiculele fabricate începând cu anul 1987: CO_{cor} : 3,5% în vol.

B) Atunci când emisiile sunt controlate de un sistem de reglare perfecționat, cum ar fi un catalizator tricomponent gestionat de sonda lambda:

1. inspecția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

2. inspecția vizuală a oricărui echipament de reglare a emisiilor instalat de către constructor, pentru a se verifica dacă el este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

3. determinarea eficacității sistemului de reglare a emisiilor prin măsurarea valorii lambda și a conținutului de CO din gazele de evacuare, conform dispozițiilor pct. 4 sau procedurilor propuse de constructor și agreeate la omologarea de tip. Pentru fiecare din teste, motorul este adus la parametrii normali de funcționare, conform recomandărilor constructorului vehiculului.

4. Emisii la ieșirea din țeava de evacuare – valori limită

Conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească următoarele valori:

i) măsurări efectuate la turația de mers în gol încet, cu ambreiajul decuplat: conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească valoarea CO_{cor} : 0,5% în vol.; el nu trebuie să depășească valoarea CO_{cor} : 0,3% în vol. pentru autovehiculele omologate conform valorilor limită indicate la linia A sau B a tabelului din secțiunea 5.3.1.4 a anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE sau ulterior (autoturisme sau autovehicule comerciale ușoare EURO 3 sau EURO 4);

ii) măsurări efectuate cu motorul la turația de cel puțin 2000 min^{-1} , cu ambreiajul decuplat: conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească valoarea CO_{cor} : 0,3% în vol.; el nu trebuie să depășească valoarea CO_{cor} : 0,2% în vol. pentru autovehiculele omologate conform valorilor limită indicate la linia A sau B a tabelului din secțiunea 5.3.1.4 a anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE sau ulterior (autoturisme sau autovehicule comerciale ușoare EURO 3 sau EURO 4);

Lambda: $1 \pm 0,03$ sau conform specificațiilor constructorului;

Autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin comprimare (Diesel)

a) măsurarea opacității fumului în accelerare liberă, de la turația de mers în gol încet la turația de întrerupere a alimentării, cu ambreiajul decuplat și comanda cutiei de viteze la punctul mort;

b) aducerea motorului la parametrii normali de funcționare a autovehiculului:

1. autovehiculele pot fi controlate cu respectarea, din motive de securitate, cel puțin a condiției ca motorul să fie cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare;

2. sub rezerva dispozițiilor de la pct. d) 3, nici un autovehicul nu poate fi respins fără a fi fost respectate următoarele condiții:

- i) motorul trebuie să fie cald: altfel spus, temperatura uleiului motorului măsurată de o sondă în tubul jojei trebuie să fie de cel puțin 80°C sau să corespundă temperaturii de funcționare normale, dacă aceasta este inferioară, sau temperatura blocului motor, măsurată după nivelul radiației în infraroșu trebuie să atingă o valoare echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, nu este posibil să se procedeze în acest mod, temperatura normală de funcționare a motorului va putea fi stabilită altfel, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire;
- ii) sistemul de evacuare trebuie curățat prin 3 accelerări libere sau printr-un mijloc echivalent.
- c) Procedura de încercare

1. inspecția vizuală a oricărui echipament de reglare a emisiilor instalat de constructor, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

2. motorul, și, dacă este cazul, turbocompresorul, trebuie să funcționeze la turația de mers în gol încet înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele autovehiculelor grele, aceasta înseamnă a se aștepta cel puțin 10s după eliberarea comenzii de accelerare;

3. la începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă pedala de accelerare trebuie apăsată rapid și progresiv (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, astfel încât să se obțină debitul maxim al pompei de injecție și să se atingă turația de întrerupere a alimentării, respectându-se valoarea specificată a timpului de bază;

4. la fiecare ciclu de accelerare liberă motorul trebuie ca, înainte să fie eliberată comanda, să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, în cazul automobilelor cu transmisie automată, turația indicată de constructor ori, dacă aceasta nu este cunoscută, două treimi din turația de întrerupere a alimentării. Aceasta se poate asigura, de exemplu prin supravegherea regimului motorului sau lăsând să treacă un timp suficient între momentul de acționare și cel de eliberare a pedalei de accelerație, adică cel puțin 2s pentru autovehiculele destinate transportului de persoane, care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune și pentru autovehiculele destinate transportului de mărfuri având o masă maximă tehnic admisibilă mai mare de 3500 kg.

d) Valori limită

1. nivelul opacității nu trebuie să depășească valorile limită ale indicelui de opacitate (coeficientului de absorbție), care sunt următoarele:

Indice de opacitate (coeficient de absorbție) maxim pentru:

- motoare Diesel cu aspirație naturală: $2,5\text{ m}^{-1}$;

- motoare Diesel cu turbocompresor: 3 m^{-1} ;

- o limită de $1,5\text{ m}^{-1}$ se aplică următoarelor vehicule omologate conform valorilor limită indicate:

a) la linia B a tabelului din secțiunea 5.3.1.4. a anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE (autovehicule comerciale ușoare cu motor Diesel EURO 4);

b) la linia B1 a tabelelor din secțiunea 6.2.1 a anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE (autovehicule comerciale grele cu motor Diesel EURO 4);

c) la linia B2 a tabelelor din secțiunea 6.2.1 a anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE (autovehicule comerciale grele cu motor Diesel EURO 5);

d) la linia C a tabelelor din secțiunea 6.2.1 a anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE (autovehicule comerciale grele EEV);

sau conform valorilor limită ce figurează într-o modificare ulterioară a Directivei 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE, sau conform valorilor limită care figurează într-o modificare ulterioară a Directivei 88/77/CEE, modificată prin directiva 1999/96/CE.

2. autovehiculele nu trebuie respinse decât dacă media aritmetică a valorilor măsurate în cel puțin ultimele trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită, cu condiția să nu se înregistreze diferențe semnificative între turațiile minime măsurate la ciclurile de accelerație sau între turațiile maxime măsurate la ciclurile de accelerație. Această medie poate fi calculată ignorând valorile observate care se îndepărtează cu mult față de media măsurată sau poate fi obținută prin un alt mod de calcul statistic care ține cont de dispersia valorilor măsurate.

3. pentru a evita efectuarea de încercări inutile, prin derogare de la dispozițiile lit. d) 2), sunt admise autovehiculele pentru care valorile măsurate în mai puțin de 3 cicluri de accelerare liberă sau după

ciclurile de curățare vizate la lit. b) 2. ii) (sau aplicarea unui procedeu echivalent) sunt mai mici cu 0,5 m¹ față de valorile limită precizate la lit. d) 1.

ANEXA NR. 14 la reglementări

CONDIȚII

privind echiparea vehiculelor rutiere cu cale de blocare

Vehiculele 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:

- autovehicule cu o masă totală maximă autorizată de peste 3,5 tone;
- remorci cu două axe, cu excepția semiremorcilor cu șa, cu o masă totală maximă autorizată de peste 0,75 tone.

b) două cale de blocare pentru:

- vehicule cu trei sau mai multe axe;
- semiremorci cu șa;
- remorci cu axă simplă sau dublă, având distanța dintre axe de cel mult 1,00 m, cu o masă totală maximă autorizată de peste 0,75 tone;
- remorci cu două axe, cu o masă totală maximă autorizată de peste 7,5 tone.

ANEXA NR. 15 la reglementări**I. CONDIȚII****privind echiparea vehiculelor rutiere cu plăci de identificare reflectorizant - fluorescente**

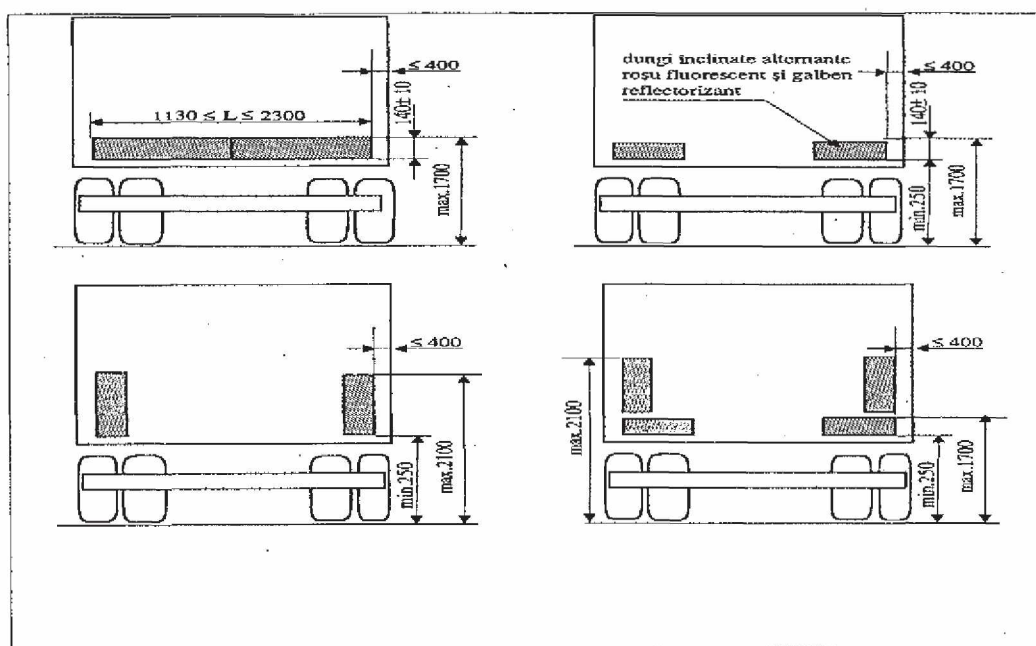
(1) Autovehiculele cu masa maximă tehnic admisibilă care depășește 3,5 tone și remorcile sau semiremorcile cu masa maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 10 tone și a căror lungime depășește 8 m ori remorcile sau semiremorcile având o masă maximă tehnic admisibilă mai mare de 10 tone trebuie să fie echipate cu plăci de identificare spate reflectorizant fluorescente conform cerințelor precizate prin prezentele reglementări.

(2) Plăcile de identificare trebuie să fie omologate, iar montarea lor pe vehicul trebuie să respecte legislația în vigoare. Pentru autovehicule, aceste plăci de identificare sunt dreptunghiulare și compuse din elemente reflectorizante de culoare galbenă și fluorescente de culoare roșie, înclinate și descendente către exteriorul vehiculului. Pentru remorci și semiremorci ele sunt compuse dintr-un fond reflectorizant galben și o bordură fluorescentă roșie.

(3) Vehiculele lente trebuie să fie echipate cu plăci de identificare spate reflectorizant fluorescente conform cerințelor precizate prin prezentele reglementări. Se înțelege *vehicule lente*: autovehiculele care au, prin construcție, o viteză maximă care nu depășește 30 km/h, precum și remorcile acestora.

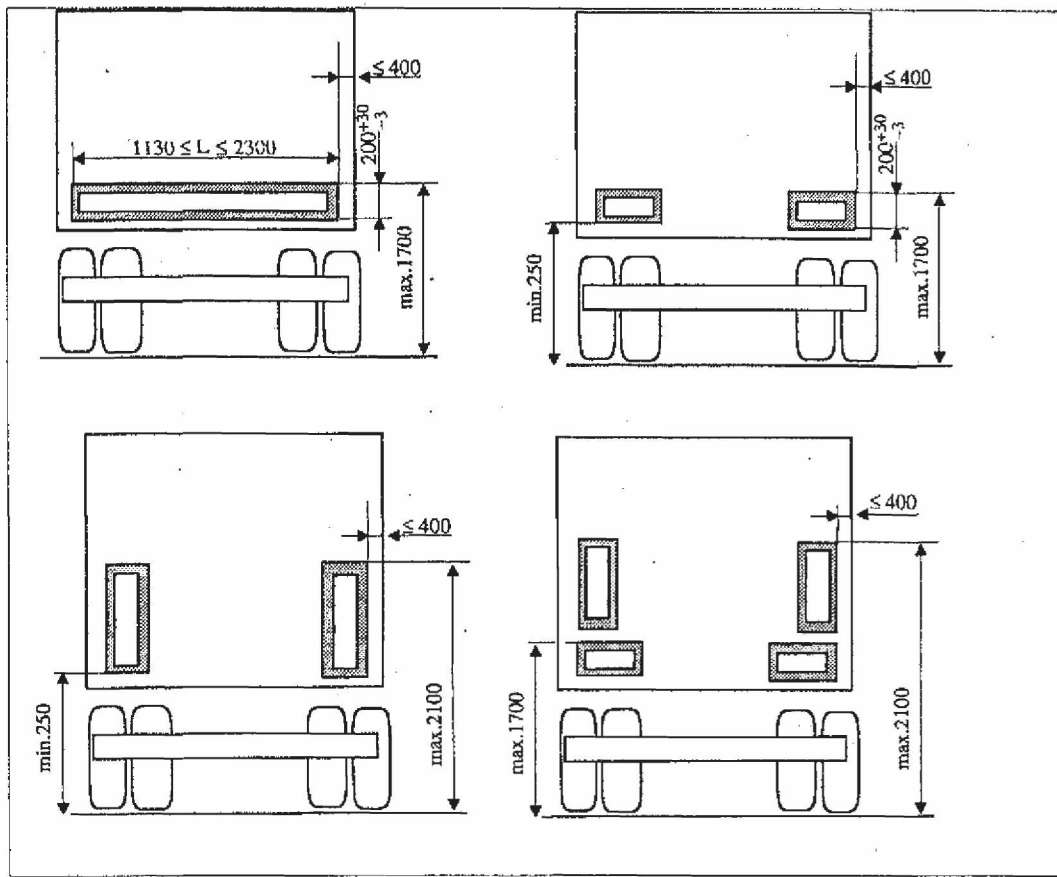
(4) Plăcile de identificare trebuie să fie omologate, iar montarea lor pe vehicul trebuie să respecte legislația în vigoare. Ele sunt triunghiulare și compuse dintr-un fond fluorescent roșu și o bordură reflectorizantă roșie.

Amplasarea plăcilor de identificare spate reflectorizant - fluorescente dreptunghiulare pentru vehiculele grele și lungi

AUTOVEHICULE

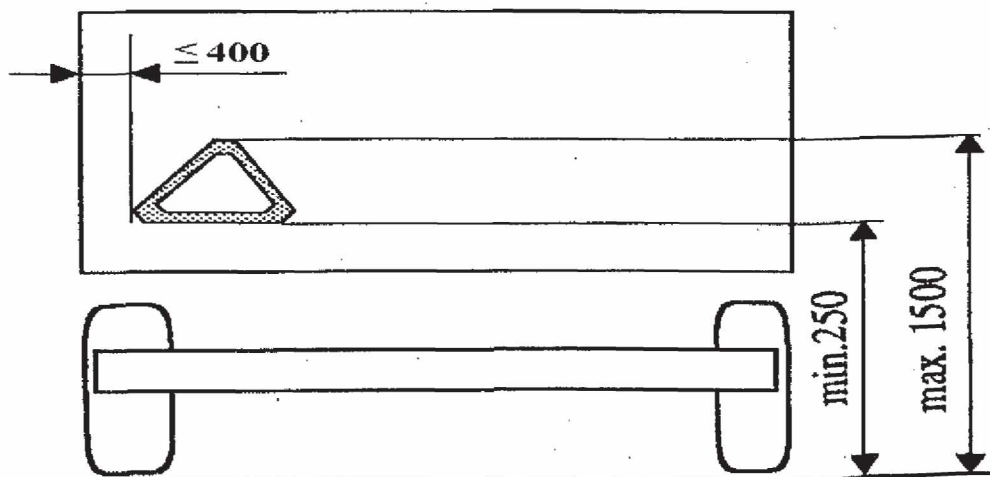
(5) Placa de identificare trebuie montată cu cuvântul "TOP" înscris orizontal pe partea superioară a plăcii (dacă există acest marcaj). Plăcile de identificare trebuie montate pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a vehiculului (înclinarea unghiulară maximă nu va depăși 5° pentru nici o parte a plăcii) și simetric față de aceasta; linia marginilor inferioare trebuie să fie paralelă la sol. Lungimea totală a unei serii formată din 1, 2 sau 4 plăci reflectorizant fluorescente este de minimum 1130 mm și maximum 2300 mm.

REMORCI ȘI SEMIREMORCI



(6) Placa de identificare trebuie montată cu cuvântul "TOP" înscris orizontal pe partea superioară a plăcii (dacă există acest marcaj). Plăcile de identificare trebuie montate pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a vehiculului (înclinarea unghiulară maximă nu va depăși 5° pentru nici o parte a plăcii) și simetric față de aceasta; linia marginilor inferioare trebuie să fie paralelă la sol. Lungimea totală a unei serii formată din 1, 2 sau 4 plăci reflectorizant fluorescente este de minimum 1130 mm și maximum 2300 mm.

Amplasarea plăcilor de identificare spate reflectorizant - fluorescente triunghiulare pentru remorci lente și agricole, mașini autopropulsate pentru lucrări și mașini pentru lucrări



(7) Placa de identificare trebuie montată cu cuvântul "TOP" înscris orizontal pe partea superioară a plăcii (dacă există acest marcaj). Placa de identificare trebuie montată pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a vehiculului (înclinarea unghiulară maximă nu va depăși 5° pentru nici o parte a plăcii), iar marginea sa inferioară trebuie să fie paralelă la sol.

II. CONDIȚII

privind echiparea vehiculelor rutiere cu marcaje reflectorizante pentru contur

(1) Vehiculele pentru transport de mărfuri cu masa maximă tehnică autorizată mai mare de 7500 kg trebuie echipate cu marcaje reflectorizante pentru contur începând cu data de 01.04.2006.

(2) Recomandări privind prescripțiile referitoare la forma și la montajul marcajelor

1. Marcaje laterale și spate constituite din benzi

1.1. Marcajele reflectorizante aplicate pe vehicule pot fi constituite dintr-un singur element sau din mai multe elemente, de preferință continue, paralele sau cât mai apropiate de paralela cu solul.

Se aplică aceeași regulă pentru autotractoare, semiremorci și alte combinații de vehicule. Trebuie să se evite constituirea de ansambluri compuse din vehicule cu și fără marcaje.

1.2. Montajul marcajelor trebuie să identifice cât mai fidel întreaga lungime și lățime a vehiculului.

"Întreagă" înseamnă cel puțin 80% din lungime și/sau lățime.

1.3. În cazul benzilor discontinue spațiul care separă elementele distinctive trebuie să fie cât mai scurt posibil și nu trebuie să depășească 50% din lungimea celui mai scurt element.

1.4. Partea inferioară a marcajelor reflectorizante trebuie să fie la o înălțime minimă deasupra solului de cel puțin 250 mm și o înălțime maximă de 1500 mm.

2. Marcaje și grafici distinctive (publicitare)

2.1. Marcajele și graficile distinctive reflectorizante nu trebuie să fie plasate decât în interiorul marcajelor periferice laterale, cu condiția ca ele să nu diminueze vizibilitatea marcajelor laterale sau a dispozitivelor obligatorii de iluminare și de semnalizare luminoasă. Marcajele și graficile distinctive trebuie să fie discrete.

2.2. Prin "discrete" se înțelege:

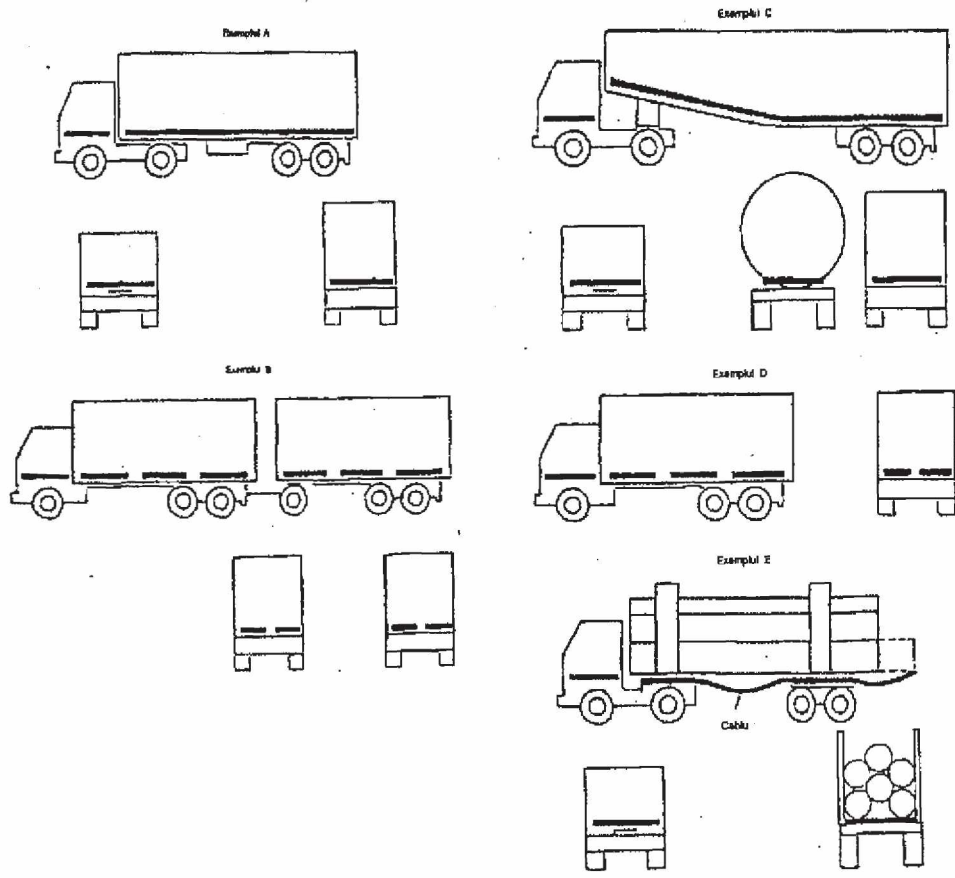
2.2.1. mai puțin de 15 litere / caractere;

2.2.2. înălțimea literelor / caracterelor cuprinsă între 300 mm și 1000 mm;

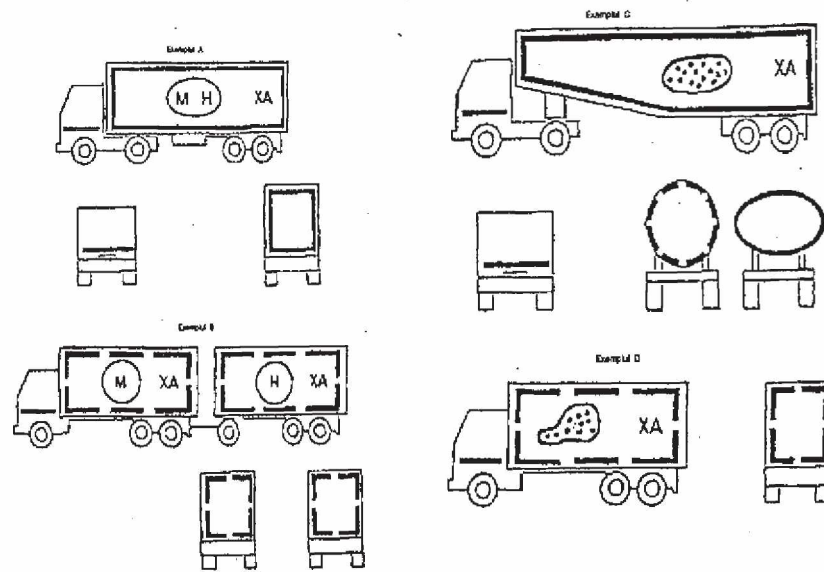
2.2.3. o suprafață reflectorizantă totală de cel mult $2,0 \text{ m}^2$;

2.2.4. concizia mențiunilor, cum ar fi adresele și numerele de telefon

Exemple de marcaje reflectorizante constituite din benzi



Exemple de marcaje periferice reflectorizante (cuprinzând marcaje și grafici distincte)



ANEXA NR. 16 la reglementări**CONTROLUL TEHNIC ÎN TRAFIC**

La controlul tehnic în trafic se efectuează următoarele operațiuni:

- VERIFICĂRI REFERITOARE LA EFECTUAREA ULTIMEI INSPECȚII TEHNICE

PERIODICE:

- stația la care s-a efectuat inspecția tehnică periodică;
- numărul de ștampilă a inspectorului tehnic;
- numărul de înregistrare a inspecției tehnice periodice;
- data expirării inspecției tehnice periodice;
- termenul de valabilitate al inspecției tehnice periodice;
- aplicarea ecusonului de inspecție tehnică periodică;

- IDENTIFICAREA;

- MOTORUL ȘI TRANSMISIA:

- stare, fixare;
- etanșeitate: sistem de alimentare cu benzină sau motorină, sistem de ungere, recircularea gazelor din carter, cutie viteze, diferențial;
- adaptare instalație cu GPL;

- SISTEMUL DE FRÂNARE:

- stare, fixare, etanșeitate;
- eficacitate. Sistemul de frânare de serviciu al vehiculului rutier trebuie să aibă capacitatea de încetinire a acestuia și de a asigura oprirea acestuia rapid, sigur și eficace, indiferent de starea lui de încărcare și de înclinarea drumului. Sistemul de frânare de staționare trebuie să aibă capacitatea de a menține vehiculul oprit, indiferent de starea lui de încărcare și de înclinarea drumului (dar nu mai mult de 18%);

- ROȚILE:

- stare, fixare, montare, dimensiuni: jante, anvelope;

- DIRECȚIA ȘI PUNTEA FAȚĂ – SPATE:

- stare, fixare: volan, coloană de direcție, mecanism de direcție;
- jocuri: volan, coloană de direcție, articulații, leviere, bare;
- stare, fixare, funcționare, etanșeitate: servodirecție;

- SUSPENSIE:

- stare, etanșeitate;

- INSTALAȚIA ELECTRICĂ DE ILUMINARE, SEMNALIZARE ȘI AUXILIARĂ:

- stare, fixare: elemente componente;
- funcționare: elemente componente;
- verificare: lumini faruri;

- ȘASIU, CAROSERIE, CABINĂ:

- stare, fixare: caroserie, cabină, scaune, dispozitiv de cuplare, platforme, obloane, proțap, ansamblu șa, bare antiîmpănare;

- stare, fixare: parbriz, lunetă, geamuri laterale, oglinzi;

- aspect exterior: caroserie, cabină;

- instalare aparat de control (tahograf);

- instalare limitator de viteză;

- dotare:

- centuri de siguranță;
- triunghi de presemenalizare;
- trusă medicală;
- stingător de incendiu;

- ieșiri de siguranță, ciocan pentru spargerea geamurilor, ideograme (numai pentru autovehicule de transport de persoane în comun);
- plăci de identificare spate reflectorizant fluorescente;
- marcaje reflectorizante pentru contur.

- EMISII POLUANTE:

- stare, fixare, etanșitate: sistem de evacuare a gazelor arse, sistem de reducere a emisiilor poluante;
- verificare: gaze evacuare mas, mas kat, mac;

- MODIFICĂRI:

- modificări neomologate.

Criteriile de apreciere a defecțiunilor și operațiunile corespunzătoare sunt prevăzute în anexele nr. 1, 2 și 2¹ la reglementări.

Aparatura utilizată pentru controlul tehnic în trafic trebuie să corespundă cerințelor prevăzute la art.10 din reglementări.

Pentru vehiculele din clasa a III-a de inspecție tehnică periodică, controlul tehnic în trafic se face în conformitate cu prevederile Directivei 2000/30/CE, modificată de Directiva 2003/26/CE.

Raportul de control tehnic în trafic este precizat în continuare:

Data efectuării verificării:		Identificarea vehiculului					
Localitate:		Serie					
Județ:		C.I.V.: - - - - - - -					
Vehicul nou	<input type="checkbox"/>	ITP falsă	<input type="checkbox"/>	Seria certificatului de înmatriculare (CÎ) sau a dovezii de reținere a CÎ:			
ITP expirată	<input type="checkbox"/>	Lipsă acte	<input type="checkbox"/>				
Stația la care s-a efectuat ITP:		Nr. înmatriculare:					
Nr. ștampilă:		Serie caroserie / șasiu:					
Nr. înregistrare:		Categorie:					
Data-expirării ITP:		Marca și tipul:					
Serie folie securizare:		Anul fabricației:		Km bord:			
Termenul de valabilitate al ITP 6 luni <input type="checkbox"/> 1 an <input type="checkbox"/> 2 ani <input type="checkbox"/>		Tip motor: MAS MAS KAT MAC N MAC T <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>					
Aplicare ecuson ITP: DA NU <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Masa totală maximă autorizată ≤ 3,5 t <input type="checkbox"/> > 3,5 t <input type="checkbox"/>					
Valoare măsurată noxe: %CO; n≥2000rot/min %CO; λ ; k m ⁻¹ ;							
Mențiuni:							
Nr. crt.	Denumirea ansamblurilor și a lucrărilor				Nr. crt.	Denumirea ansamblurilor și a lucrărilor	
IDENTIFICAREA							
01.1	NR. DE IDENTIFICARE: neconcordanță cu actele				INSTALAȚIA ELECTRICĂ DE ILUMINARE, SEMNALIZARE ȘI AUXILIARĂ		
01.2	Alte probleme de identificare						
MOTORUL ȘI TRANSMISIA							
02	ETANȘEITATE: sistem de alimentare cu benzină sau motorină, sistem de ungere, sistem recirculare gaze carter, comandă ambreiaj, carcasă cutie viteze,				13	FUNȚIONARE: dispozitivele de iluminare, semnalizare, ștergător parbriz	
				14	STARE, FIXARE, FUNȚIONARE: celelalte elemente componente		
				15	VERIFICARE: lumini faruri		
ȘASIU, CAROSERIE, CABINĂ							

	punți		
03	STARE, FIXARE: anexe pe motor, instalație alimentare cu GPL, arbore cardanic, comandă dublă	16	STARE: caroserie-elemente de rezistență
SISTEMUL DE FRÂNARE		17	STARE, FIXARE: șasiu, caroserie, cabină, scaune, dispozitiv de remorcare, platforme, ansamblu șa, bare antiîmpănare
04	EFICACITATE	18	STARE, FIXARE: parbriz, lunetă, geamuri laterale, oglinzi retrovizoare
05	STARE, FIXARE, ETANȘEITATE	19	ASPECT EXTERIOR: caroserie, cabină, platformă, obloane laterale
ROȚILE		20	INSTALARE: tahograf
06	JOCURI: rulmenți roți	21	INSTALARE: limitator de viteză
07	STARE, FIXARE, MONTARE, DIMENSIUNI: jante	22	DOTARE: centuri siguranță, triunghi presemnalizare, trusă medicală, stingător incendiu, ieșiri de siguranță, ciocan spart geamuri, ideograme, plăci identificare spate, marcaje reflectorizante pentru contur
08	STARE, MONTARE, UZURĂ, DIMENSIUNI: pneuri	EMISII POLUANTE	
DIRECȚIA ȘI PUNTEA FAȚĂ – SPATE		23	STARE, FIXARE, ETANȘEITATE: sistem de evacuare a gazelor arse
09	STARE, FIXARE: volan, coloană de direcție, levier, bare, pivoți, punte, mecanism direcție	24	VERIFICARE: gaze evacuare mas, gaze evacuare mac
10	JOCURI: volan, coloană de direcție, articulații, levier, bare, pivoți, mecanism direcție	MODIFICĂRI	
11	STARE, FIXARE, FUNCȚIONARE: servodirecție	25	MODIFICĂRI NEOMOLOGATE
SUSPENSIA			
12	STARE, ETANȘEITATE: elemente componente		

ANEXA NR. 17 la reglementări**CALIFICĂRI ADMISE PENTRU ATESTAREA CA INSPECTOR TEHNIC****INGINERI**

Clasificare COR	Calificare
214506	inginer aviație
251502	inginer de cercetare de aeronave
251532	inginer de cercetare în autovehicule rutiere
251529	inginer de cercetare în construcții de mașini agricole
251541	inginer de cercetare în creația tehnică în construcția de mașini
251311	inginer de cercetare în electromecanică
251517	inginer de cercetare în mașini hidraulice și pneumatice
251514	inginer de cercetare în mașini și echipamente termice
251544	inginer de cercetare în mașini și instalații mecanice
251508	inginer de cercetare în sisteme de propulsie
251526	inginer de cercetare în tehnologia construcțiilor de mașini
214417	inginer de recepție și control aeronave
214421	inginer electromecanic
214503	inginer electromecanic minier
214510	inginer mașini termice

214511	inginer maşini hidraulice şi pneumatice
214508	inginer maşini-unelte
214504	inginer material rulant cale ferată
214501	inginer mecanic
214519	inginer mecanic maşini instalaţii miniere
214515	inginer mecanic utilaj tehnologic maşini agricole
214517	inginer mecanic utilaj tehnologic pentru construcţii
214505	inginer mecanică agricolă
214404	inginer montaj
214507	inginer nave
214540	inginer pilot de încercare
122606	inginer şef transporturi

SUBINGINERI

214422	subinginer electromecanic
214502	subinginer mecanic
214527	subinginer mecanic avioane şi motoare de aviaţie
214523	subinginer mecanic material rulant de cale ferată
214524	subinginer mecanic mecanică agricolă
214520	subinginer mecanic tehnologia construcţiilor de maşini
214526	subinginer mecanic utilaje pentru construcţii
214541	subinginer proiectant mecanic

MAIŞTRI

311401	maistru aviaţie
311302	maistru electromecanic
311503	maistru întreţinere şi reparaţii maşini-unelte, utilităţi, service, prototipuri
311505	maistru lăcătuş mecanic
311508	maistru mecanic
311523	maistru mecanic maşini şi utilaje pentru construcţii
311510	maistru mecanică agricolă

TEHNICIENI

311404	tehnician aviaţie
311305	tehnician electromecanic
311525	tehnician încercări componente vehicule/grup motopropulsor/optimizare energetică/sisteme de măsurare
311518	tehnician maşini şi utilaje
311519	tehnician mecanic
311529	tehnician mentenanţă mecanică echipamente industriale
311527	tehnician prestaţii vehicule
311506	tehnician proiectant mecanic
311522	tehnician tehnolog mecanic

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

ORDIN**privind tarifele pentru prestațiile specifice realizate de Autoritatea Rutieră Română — A.R.R.**

În temeiul prevederilor art. 13 din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 54 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, ale art. 6 din Ordonanța Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu completările ulterioare, ale art. 1 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române — A.R.R., cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă tarifele pentru prestațiile specifice realizate de Autoritatea Rutieră Română — A.R.R., prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Tarifele pentru prestațiile specifice efectuate de Autoritatea Rutieră Română — A.R.R., stabilite în condițiile legii, vor fi actualizate trimestrial în funcție de rata inflației publicată în Buletinul statistic, editat de Institutul Național de Statistică, și de prevederile legislative nou-apărute și se aprobă de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Art. 3. — (1) Tariful pentru o prestație specifică, aferent eliberării unui document pentru o perioadă mai mică de un an, se stabilește ca fracție lunară din tariful perceput pentru întregul an.

(2) Tariful pentru o prestație specifică se calculează prin rotunjire la 1 leu (RON) în favoarea solicitantului prestației.

Art. 4. — Autoritatea Rutieră Română — A.R.R. va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 5. — La data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă art. 48 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere — Metodologia de licențiere a transporturilor rutiere publice de persoane sau bunuri în regim de taxi, a transporturilor rutiere publice de persoane în regim de închiriere, condițiile privind agrearea autovehiculelor care efectuează transport în regim de taxi, precum și metodologia de eliberare a certificatului de atestare a pregătirii profesionale a taximetriștilor, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.170/2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 577 din 12 august 2003, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 6. — Prezentul ordin va fi publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,
Gheorghe Dobre

București, 9 decembrie 2005.
Nr. 2.156.

ANEXĂ

TARIFE**pentru prestațiile specifice realizate de Autoritatea Rutieră Română — A.R.R.**

— RON/an —

1. Licența de transport sau certificatul de transport în cont propriu	
1.1. Eliberarea licenței de transport sau a certificatului de transport în cont propriu (tarif pentru 5 ani)	300
2. Licența de transport rutier în regim de taxi sau licența taxi	
2.1. Eliberarea licenței de transport rutier în regim de taxi sau a licenței taxi	60
2.2. Vizarea anuală a licenței de transport rutier în regim de taxi sau a licenței taxi	60
3. Copia conformă a licenței de transport sau a certificatului de transport în cont propriu	
3.1. Eliberarea copiei conforme a licenței de transport sau a certificatului de transport în cont propriu (autovehicul)	220

4. Licența de execuție pentru vehicul pentru transportul rutier național sau internațional în regim de taxi	
4.1. Eliberarea licenței de execuție pentru vehicul (autovehicul) pentru transportul rutier național sau internațional în regim de taxi	120
4.2. Vizarea anuală a licenței de execuție pentru vehicul pentru transportul rutier național sau internațional în regim de taxi	120
5. Licența de traseu	
5.1. Eliberarea licenței de traseu județean (pentru o cursă)	36
5.1.1. Vizarea anuală a licenței de traseu județean (pentru o cursă)	36
5.2. Eliberarea licenței de traseu interjudețean (pentru o cursă)	110
5.2.1. Vizarea anuală a licenței de traseu interjudețean (pentru o cursă)	110
6. Licența pentru activități conexe transportului rutier	
6.1. Eliberarea licenței pentru activitățile desfășurate de autogară (tarif pentru 5 ani)	3.000
6.2. Eliberarea copieii conforme a licenței pentru activitățile desfășurate de autogară (tarif pentru 5 ani)	3.000
6.3. Eliberarea licenței pentru activitățile de intermediere a operațiunilor de transport rutier public (tarif pentru 5 ani)	3.500
6.4. Eliberarea copieii conforme a licenței pentru activitățile de intermediere a operațiunilor de transport rutier public (tarif pentru 5 ani)	3.500
7. Licența de execuție pentru activitatea de dispecerat taxi	
7.1. Eliberarea licenței de execuție pentru activitatea de dispecerat taxi	350
7.1.1. Vizarea anuală a licenței de execuție pentru activitatea de dispecerat taxi	50% din tarifarif
8. Alte tarife	
8.1. Eliberarea unui duplicat al licenței de transport, al certificatului de transport în cont propriu, al copieii conforme a licenței de transport, al copieii conforme a certificatului în cont propriu, al licenței de traseu, al licenței de transport rutier în regim de taxi sau licenței taxi, al licenței de execuție pentru vehicul, al licenței de execuție pentru activitatea de dispecerat taxi, al licenței pentru activități conexe transportului rutier sau al certificatelor ori atestărilor, ocazionată de pierderea, sustragerea sau deteriorarea celor eliberate	100
8.2. Eliberarea licenței de transport, a certificatului de transport în cont propriu, a copieii conforme a licenței de transport, a copieii conforme a certificatului în cont propriu, a licenței de transport rutier în regim de taxi sau licenței taxi, a licenței de execuție pentru vehicul, a licenței de execuție pentru activitatea de dispecerat taxi sau a licenței pentru activități conexe transportului rutier, ocazionată de suspendarea celor eliberate	tarif inițial
8.3. Activitatea de autorizare a școlii de conducători auto (RON/oră)	35
8.4. Examinarea în vederea obținerii certificatului de atestare a taximetriștilor sau susținerii testului periodic de către aceștia	12
8.5. Eliberarea atestatului sau a certificatului pentru persoana desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport rutier, consilier de siguranță, taximetrist, conducător auto, instructor de conducere auto sau profesor de legislație rutieră (RON/certificat)	35
8.6. Vizarea atestatului pentru persoana desemnată	35
8.7. Avizarea programelor școlare pentru școlile de conducători auto (RON/categorie)	70
8.8. Eliberarea documentului de control Interbus (RON/carnet)	50
8.9. Eliberarea documentului de control pentru transportul rutier public de persoane prin servicii ocazionale în trafic național (RON/carnet)	50
8.10. Activitate de documentare și consultanță (RON/oră)	35

ACTE ALE CONSILIULUI CONCURENȚEI

CONSILIUL CONCURENȚEI

DECIZIE**privind concentrarea economică realizată de către Grupul „Bain Capital Investors LLC“
prin dobândirea controlului asupra Societății Comerciale „Framatome Connectors International“
prin intermediul Societății Comerciale „Fidji France“**

În baza:

1. Decretului nr. 57/2004 pentru numirea membrilor Plenului Consiliului Concurenței;
2. Legii concurenței nr. 21/1996, republicată;
3. Regulamentului de organizare, funcționare și procedură al Consiliului Concurenței, cu modificările ulterioare;
4. Regulamentului privind autorizarea concentrărilor economice, cu modificările ulterioare;
5. Instrucțiunilor cu privire la definirea pieței relevante, în scopul stabilirii părții substanțiale de piață;
6. Instrucțiunilor date în aplicarea art. 33 alin. (2)* din Legea concurenței nr. 21/1996, cu privire la calculul taxei

de autorizare a concentrărilor economice;

7. Notificării concentrării economice înregistrate cu nr. RS-156 din 30 septembrie 2005 la Consiliul Concurenței;
8. actelor și lucrărilor din Dosarul cauzei nr. RS-156 din 30 septembrie 2005;
9. Notei Direcției industrie și energie cu privire la concentrarea economică notificată nr. GM/1.822 din 8 noiembrie 2005; luând în considerare următoarele:

1. Concentrarea economică s-a realizat prin dobândirea controlului de către Societatea Comercială „Fidji France“ asupra Societății Comerciale „Framatome Connectors International“. „Fidji France“ este o societate nou-creată, în scopul tranzacției, controlată de Grupul „Bain Capital Investors LLC“. Dobândirea controlului s-a realizat în urma semnării contractului de vânzare-cumpărare încheiat între AREVA, în calitate de vânzător, și Societatea Comercială „Fidji France“, în calitate de cumpărător, la data de 19 septembrie 2005;

2. Notificarea a devenit efectivă la data de 11 octombrie 2005;
3. Piețele relevante aferente operațiunii de concentrare economică analizate au fost definite ca fiind:
 - piața conectorilor AUTO;
 - piața conectorilor EPI;
 - piața conectorilor CDC;

pe întreg teritoriul României;

4. Segmentele de piață deținute de societatea achiziționată, Societatea Comercială „Framatome Connectors International“, în anul 2004 pe piețele relevante au fost:

- 18% pe piața conectorilor AUTO;
- 4% pe piața conectorilor EPI;
- pe piața conectorilor CDC nu a fost prezentă; există însă posibilitatea reintrării pe această piață în viitor;

5. Societatea achizitoare, Societatea Comercială „Fidji France“, și nici o altă societate comercială din Grupul „Bain Capital Investors LLC“ nu au fost prezente până la momentul achiziției pe piețele relevante definite;

6. Prin concentrarea economică realizată situația concurenței pe piețele relevante definite nu se modifică;

7. Pe piețele relevante oferta este reprezentată în mare măsură din produse din import, dar există și producători interni;

8. Cererea pe piața relevantă este reprezentată de producătorii de echipamente originale din domeniile auto, telecomunicații, comunicații de date, localizați în special în zonele urbane industriale de pe întreg teritoriul României;

9. Operațiunea de concentrare economică realizată prin dobândirea controlului unic de către Grupul „Bain Capital Investors LLC“, prin intermediul Societății Comerciale „Fidji France“ asupra Societății Comerciale „Framatome Connectors International“ și implicit asupra societăților controlate de acesta, nu are ca efect restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței;

10. Analizând această concentrare economică se constată că nu există efecte cu caracter anticoncurențial pe piață,

președintele Consiliului Concurenței d e c i d e:

Art. 1. — În conformitate cu dispozițiile art. 46 alin. (1) lit. b) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, și cu pct. 138 B lit. b) din cap. II al părții a II-a din Regulamentul privind autorizarea concentrărilor economice, aprobat prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 63/2004, cu modificările ulterioare, se emite o decizie de neobiecțiune, constatându-se că, deși operațiunea notificată cade sub incidența legii, nu există îndoieli

serioase privind compatibilitatea cu un mediu concurențial normal.

Art. 2. — Taxa de autorizare, prevăzută la art. 32 alin. (2) din Legea nr. 21/1996, republicată, este de 21.929,841 lei RON și se va plăti cu ordin de plată tip trezorerie la bugetul de stat. Taxa de autorizare se va plăti în termen de 30 (treizeci) de zile de la data comunicării prezentei decizii. O copie a ordinului de plată va fi transmisă neîntârziat Consiliului Concurenței.

* Art. 33 alin. (2) a devenit art. 32 alin. (2) în urma republicării Legii concurenței nr. 21/1996 în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 742 din 16 august 2005.

Art. 3. — Prezenta decizie devine aplicabilă de la data comunicării acesteia către părți.

Art. 4. — Decizia Consiliului Concurenței poate fi atacată, conform dispozițiilor art. 47 alin. (4) din Legea nr. 21/1996, republicată, în termen de 30 de zile de la comunicare, la Curtea de Apel București, Secția contencios administrativ.

Art. 5. — În conformitate cu prevederile art. 57 alin. (1) din Legea nr. 21/1996, republicată, prezenta decizie va fi publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, pe cheltuiala Societății Comerciale „Bain Capital Investors LLC“.

Art. 6. — Direcția industrie și energie și Secretariatul general vor urmări ducerea la îndeplinire a prezentei decizii.

Art. 7. — Prezenta decizie se va comunica de către Secretariatul general al Consiliului Concurenței:

Societății Comerciale „Bain Capital Investors LLC“
Avenue Huntington nr. 111, Boston, MA 02119, SUA
Tel./fax: +1 617 516 2000/+1 617 516 2010;

Prin împuternicit,
SALANS

Str. General C. Budișteanu nr. 28 C, sectorul 1,
București, România
Tel.: 312 49 50
Fax: 312 49 51

Președintele Consiliului Concurenței,
Mihai Berinde

București, 9 noiembrie 2005.
Nr. 207.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial“, Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București,
IBAN: RO75RNCB5101000000120001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea“ București
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 318.51.29/150, fax 318.51.15, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, tel./fax 410.77.36 și 410.47.23

Tiparul: Regia Autonomă „Monitorul Oficial“



5 948368 070394