



# MONITORUL OFICIAL

## AL

### ROMÂNIEI

Anul 179 (XXIII) — Nr. 307

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 4 mai 2011

#### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
<b>ACTE ALE SENATULUI</b>		<b>ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE</b>	
8.	— Decizie privind asigurarea conducerii Senatului în perioada 5—6 mai 2011 .....	284.	— Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea — RNTR 2, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 .....
26.	— Hotărâre cu privire la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a directivelor 89/666/CEE, 2005/56/CE și 2009/101/CE privind interconectarea registrelor centrale, ale comerțului și ale societăților — COM (2011) 79 final .....	7–14	
		373.	— Ordin al ministrului sănătății pentru modificarea criteriilor minime obligatorii pentru clasificarea spitalelor în funcție de competență, aprobate prin Ordinul ministrului sănătății nr. 323/2011 privind aprobarea metodologiei și a criteriilor minime obligatorii pentru clasificarea spitalelor în funcție de competență .....
<b>ORDONANȚE ȘI HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI</b>		15	
40.	— Ordonanță de urgență privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic .....		
430.	— Hotărâre privind desființarea unor unități sanitare publice cu paturi din subordinea autorităților administrației publice locale din județele Botoșani și Alba .....		
		<b>ACTE ALE COMISIEI DE SUPRAVEGHERE A ASIGURĂRILOR</b>	
		292.	— Decizie privind autorizarea funcționării ca broker de asigurare a Societății Comerciale VIO ILE BROKER DE ASIGURARE — S.R.L. ....

**ACTE ALE SENATULUI****PARLAMENTUL ROMÂNIEI****SENATUL****DECIZIE****privind asigurarea conducerii Senatului  
în perioada 5—6 mai 2011**

În conformitate cu art. 40 alin. (2) din Regulamentul Senatului, aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2005, cu modificările și completările ulterioare,

**președintele Senatului** d e c i d e:

Articol unic. — În perioada 5—6 mai 2011, conducerea Senatului va fi asigurată de domnul senator Dan Voiculescu, vicepreședinte al Senatului.

PREȘEDINTELE SENATULUI  
**MIRCEA-DAN GEOANĂ**

București, 4 mai 2011.  
Nr. 8.

**PARLAMENTUL ROMÂNIEI****SENATUL****HOTĂRÂRE****cu privire la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a directivelor 89/666/CEE, 2005/56/CE și 2009/101/CE privind interconectarea registrelor centrale, ale comerțului și ale societăților — COM (2011) 79 final**

Având în vedere Raportul Comisiei economice, industrie și servicii nr. XX/203 din 20 aprilie 2011, în temeiul dispozițiilor art. 67, art. 148 alin. (2) și (3) din Constituția României, republicată, și ale Protocolului (nr. 2) anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea nr. 13/2008,

**Senatul** adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Senatul constată că propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a directivelor 89/666/CEE, 2005/56/CE și 2009/101/CE privind interconectarea registrelor centrale, ale comerțului și ale societăților — COM (2011) 79 final respectă principiile subsidiarității și proporționalității, considerând că obiectivul de instituire a unui cadru juridic pentru interconectarea registrelor comerțului prin intermediul unei rețele informatice, în vederea

schimbului de informații, date și documente privind agenții economice în cazul fuziunilor transfrontaliere, nu poate fi atins prin reglementări adoptate numai la nivelul statelor membre și nici nu se depășește nevoia de reglementare necesară realizării acestui obiectiv.

Art. 2. — Opinia Senatului, cuprinsă în prezenta hotărâre, se transmite instituțiilor europene și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

*Această hotărâre a fost adoptată de Senat, în ședința din 26 aprilie 2011, cu respectarea prevederilor art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.*

PREȘEDINTELE SENATULUI  
**MIRCEA-DAN GEOANĂ**

București, 26 aprilie 2011.  
Nr. 26.

---

# ORDONANȚE ȘI HOTĂRÂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

## GUVERNUL ROMÂNIEI

### ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

#### privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic

Aderarea României la Uniunea Europeană la data de 1 ianuarie 2007, ca stat membru cu drepturi și obligații depline, necesită implementarea la nivel național și a legislației europene în domeniul achizițiilor publice. Principala obligație a statului este aplicarea legislației europene.

Luând în considerare faptul că statele membre au obligația de a asigura transpunerea Directivei 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic până la 4 decembrie 2010, se impune inițierea unui proiect de ordonanță de urgență în vederea transpunerii acesteia într-un timp cât mai scurt, pentru evitarea riscului de declanșare a unei proceduri de infringement.

Ținând cont că neadoptarea în regim de urgență a acestor măsuri aduce prejudicii importante României prin declanșarea procedurii de infringement și aplicarea de sancțiuni pecuniare, în conformitate cu legislația Uniunii Europene, cu consecințe grave asupra bugetului de stat,

având în vedere faptul că sursele clasice de carburant, după cum se știe, sunt surse epuizabile, precum și preocuparea constantă a României pentru crearea unui cadru legislativ pentru un mediu curat și nepoluat, se impune adoptarea prezentului act normativ în regim de urgență pentru a se crea posibilitatea achiziționării vehiculelor „curate” nepoluante, hibride sau electrice.

Astfel, prin prezentul act normativ se urmărește o reorientare a consumatorilor spre automobile nepoluante, care constituie o alternativă la autovehiculele care folosesc surse clasice de carburant.

În considerarea faptului că aceste elemente vizează interesul public și constituie o situație de urgență și extraordinară a cărei reglementare nu poate fi amânată,

în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

**Guvernul României** adoptă prezenta ordonanță de urgență.

Art. 1. — Prezenta ordonanță de urgență reglementează o obligație generală în sarcina autorităților contractante și a operatorilor enumerați la art. 4 de a ține cont la achiziția de vehicule de transport rutier de impactul energetic și de mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMHC și particule.

Art. 2. — Scopul prezentei ordonanțe de urgență îl reprezintă promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și îmbunătățirea contribuției sectorului transporturilor la politicile Uniunii Europene în domeniul mediului, climei și energiei.

Art. 3. — De la prevederile prezentei ordonanțe de urgență sunt exceptate vehiculele prevăzute în secțiunea 2 cap. I pct. 2 alin. (3) din anexa la Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea — RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 4. — Prezenta ordonanță de urgență este aplicabilă contractelor de achiziție de vehicule de transport rutier încheiate de:

a) autorități contractante, în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de achiziție prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare;

b) operatori care îndeplinesc obligații de serviciu public în cadrul unui contract de servicii publice, în sensul art. 2 din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European

și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, pentru contracte cu o valoare estimată egală sau mai mare decât pragurile prevăzute de art. 55 alin. (2) lit. a) și b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 5. — În sensul prezentei ordonanțe de urgență, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) *autoritate contractantă* — entitatea definită la art. 8 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare;

b) *vehicul de transport rutier* — autovehicul din categoria M sau categoria N, astfel cum sunt definite în Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 6. — (1) Începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, toate autoritățile contractante prevăzute la art. 4 lit. a) și operatorii prevăzuți la art. 4 lit. b) au obligația de a ține cont la achiziția de vehicule de transport rutier de impactul energetic și de mediu pe întreaga durată de viață a acestora, cel puțin prin elementele enumerate la alin. (2), aplicând cel puțin una dintre opțiunile prevăzute la alin. (4).

(2) Aspectele care vor fi luate în considerare pentru evaluarea impactului operațional energetic și de mediu includ cel puțin următoarele:

a) consumul de energie;

b) emisiile de CO<sub>2</sub>;

c) emisiile de NO<sub>x</sub>, NMHC și particule.

(3) În plus față de aspectele prevăzute la alin. (2), autoritățile contractante și operatorii prevăzuți la art. 4 pot avea în vedere și alte aspecte ale impactului asupra mediului.

(4) Îndeplinirea cerințelor prevăzute la alin. (1) și (2) se realizează prin cel puțin una dintre următoarele opțiuni:

a) stabilirea de specificații tehnice pentru performanța energetică și ecologică, în documentația de atribuire aferentă achiziției respective, cu privire la fiecare dintre aspectele de impact prevăzute la alin. (2), precum și orice alte aspecte ale impactului asupra mediului;

b) utilizarea aspectelor de impact prevăzute la alin. (2) ca factori de evaluare în cadrul criteriului de atribuire „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic”.

(5) În cazul în care aspectele de impact prevăzute la alin. (2) sunt evaluate în bani, în vederea aplicării opțiunii de la alin. (4) lit. b), se va putea utiliza metodologia de calcul prevăzută la art. 7.

Art. 7. — (1) În sensul art. 6 alin. (5), costurile operaționale pentru consumul energetic, precum și costurile pentru emisiile de dioxid de carbon și emisiile de poluanți stabilite în tabelul 1 din anexa care face parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență, aferente operării vehiculelor care fac obiectul achiziției, sunt evaluate în bani și calculate după cum urmează:

a) costul operațional al consumului energetic pentru un vehicul, estimat pe toată durata de viață a acestuia, se calculează astfel:

(i) consumul de carburant al unui vehicul per kilometru se contorizează în unități de consum energetic per kilometru, chiar dacă acesta este furnizat direct, cum este, de exemplu, cazul automobilelor electrice, sau nu. În cazul în care consumul de carburant este calculat în alte unități, acesta se convertește în consum energetic per kilometru, folosindu-se factorii de conversie pentru conținutul energetic al diferiților carburanți prevăzuți în tabelul 2 din anexă;

(ii) se utilizează o singură valoare monetară per unitate energetică. Această valoare unică reprezintă cel mai scăzut cost per unitate de energie derivată din benzină sau motorină înainte de impozitare, atunci când acestea sunt folosite drept carburant pentru transport;

(iii) costul operațional al consumului energetic pentru un vehicul, estimat pe toată durata de viață a acestuia, se calculează înmulțindu-se kilometrajul înregistrat pe durata de viață a vehiculului, ținându-se seama, dacă este cazul, de distanța deja parcursă, cu consumul de energie per kilometru și cu costul per unitate energetică;

b) costul operațional pe durata de viață pentru emisiile de CO<sub>2</sub> generate de operarea unui vehicul se calculează înmulțindu-se kilometrajul pe durata de viață a acestuia, ținându-se seama, dacă este cazul, de distanța deja parcursă, cu emisiile de CO<sub>2</sub> în kilograme per kilometru și cu costul per kilogram preluat din intervalul prevăzut în tabelul 1 din anexă;

c) costul operațional pe durata de viață pentru emisiile de poluanți prevăzuți în tabelul 1 din anexă generate de un vehicul se calculează ca suma costurilor operaționale pe durata de viață pentru emisiile de oxizi de azot, de hidrocarburi nemetanice și de particule. Costul operațional pe durata de viață pentru fiecare poluant se calculează prin înmulțirea kilometrajului pe durata de viață a unui vehicul, prevăzut în tabelul 3 din anexă, ținându-se seama, dacă este cazul, de distanța deja parcursă, cu emisiile

în grame per kilometru și cu costul respectiv per gram. Acest cost se preia din valorile medii la nivelul Uniunii Europene prevăzute în tabelul 1 din anexă.

(2) Valoarea emisiilor de poluanți, valoarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de carburant sunt cele prevăzute în Certificatul de conformitate CE, Dosarul de omologare CE de tip, Certificatul de omologare CE de tip privind emisiile poluante și/sau în Certificatul de omologare CE de tip privind emisiile de CO<sub>2</sub> și consumul de carburant al autovehiculului prezentat la licitație, după caz.

(3) Pentru autovehiculele care nu dețin documentele prevăzute la alin. (2), acele aspecte prevăzute la art. 6 alin. (2) care fac obiectul unei proceduri europene standardizate de testare a autovehiculului sau motorului, după caz, vor fi declarate de către producător în baza unui raport de încercare privind aspectele respective emis de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană pentru efectuarea testelor respective, raport ce va fi atașat la declarație.

(4) În cazul categoriilor de autovehicule pentru care unele dintre aspectele prevăzute la art. 6 alin. (2) nu fac obiectul unei proceduri europene standardizate de testare a autovehiculului sau motorului, după caz, comparabilitatea ofertelor pentru aceste aspecte se asigură pe baza informațiilor furnizate de către producător.

(5) Consumul energetic se va calcula utilizându-se conținutul energetic al carburanților pentru autovehicule prevăzut în tabelul 2 din anexă.

Art. 8. — Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice transmite Comisiei Europene, cu sprijinul celorlalte instituții cu atribuții în domeniu, datele solicitate de aceasta privind aplicarea prezentei ordonanțe de urgență.

Art. 9. — Persoanele fizice, unitățile administrativ-teritoriale și instituțiile publice care predau spre casare autovehicule uzate în cadrul „Programului de stimulare a înnoirii Parcului auto național” beneficiază, pentru anul 2011, de un număr de până la 4 tichete valorice, astfel:

a) două tichete valorice pentru achiziționarea unui autovehicul hibrid, în schimbul predării spre casare a unui autovehicul uzat;

b) 4 tichete valorice pentru achiziționarea unui autovehicul electric, în schimbul predării spre casare a unui autovehicul uzat.

Art. 10. — (1) Persoanele fizice, unitățile administrativ-teritoriale și instituțiile publice care nu participă la „Programul de stimulare a înnoirii Parcului auto național”, dar care achiziționează autovehicule hibride sau electrice, beneficiază de:

a) o reducere de până la 10% din prețul de comercializare a autovehiculului hibrid achiziționat, dar nu mai mult de 1.800 de euro, în lei la cursul Băncii Naționale a României din ziua efectuării plății;

b) o reducere de până la 20% din prețul de comercializare a autovehiculului electric achiziționat, dar nu mai mult de 3.700 de euro, în lei la cursul Băncii Naționale a României din ziua efectuării plății.

(2) Reducerile prevăzute la alin. (1) se suportă din Fondul pentru mediu.

(3) Instrucțiunile privind aplicarea prevederilor alin. (1) se aprobă prin ordin al ministrului mediului și pădurilor, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

Prezenta ordonanță de urgență transpune Directiva rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 120 din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport din 15 mai 2009.

PRIM-MINISTRU  
**EMIL BOC**

Contrasemnează:  
Ministrul mediului și pădurilor,  
**László Borbély**  
Ministrul transporturilor și infrastructurii,  
**Anca Daniela Boagiu**  
p. Ministrul administrației și internelor,  
**Gheorghe Emacu**,  
secretar de stat  
Ministrul finanțelor publice,  
**Gheorghe Ialomițianu**  
Șeful Departamentului  
pentru Afaceri Europene,  
**Bogdan Mănoiu**

București, 20 aprilie 2011.  
Nr. 40.

ANEXĂ

**DATE**  
**pentru calcularea costurilor operaționale pe durata de viață a vehiculelor de transport rutier**

Tabelul 1 — Costul emisiilor generate de transportul rutier (la prețurile din 2007)

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	NMHC	Particule
0,03—0,04 euro/kg	0,0044 euro/g	0,001 euro/g	0,087 euro/g

Tabelul 2 — Conținutul energetic al carburanților pentru vehicule

Carburant	Conținut
Motorină	36 MJ/litru
Benzină	32 MJ/litru
Gaz natural/Biogaz	33—38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Gaz petrolier lichefiat (GPL)	24 MJ/litru
Etanol	21 MJ/litru
Biodiesel	33 MJ/litru
Emulsii de combustibil	32 MJ/litru
Hidrogen	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

Tabelul 3 — Kilometrajul pe durata de viață a vehiculelor de transport rutier

Categoria vehiculului (categoriile M și N în sensul Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea — RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare)	Kilometrajul pe durata de viață
Autoturisme (M1)	200.000 km
Vehicule comerciale ușoare (N1)	250.000 km
Vehicule grele pentru transportul de mărfuri (N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> )	1.000.000 km
Autobuze (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	800.000 km

## GUVERNUL ROMÂNIEI

## HOTĂRÂRE

**privind desființarea unor unități sanitare publice cu paturi  
din subordinea autorităților administrației publice locale  
din județele Botoșani și Alba**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 174 alin. (3) din Legea nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății, cu modificările și completările ulterioare,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — (1) Se aprobă desființarea unităților sanitare publice cu paturi din subordinea autorităților administrației publice locale din județele Botoșani și Alba prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre, în vederea îndeplinirii condițiilor de eligibilitate prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 212/2011 pentru aprobarea Programului de interes național „Dezvoltarea rețelei naționale de cămine pentru persoanele vârstnice”, cu modificările ulterioare.

(2) Patrimoniului și personalului unităților sanitare publice cu paturi prevăzute la alin. (1) li se aplică regimul prevăzut în Hotărârea Guvernului nr. 212/2011, cu modificările ulterioare.

PRIM-MINISTRU

**EMIL BOC**

Contrasemnează:

Ministrul sănătății,

**Cseke Attila**

Ministrul administrației și internelor,

**Constantin-Traian Igaș**

Ministrul muncii, familiei

și protecției sociale, interimar,

**Emil Boc**

București, 27 aprilie 2011.

Nr. 430.

ANEXĂ

**LISTA**

**unităților sanitare publice cu paturi din subordinea autorităților administrației publice locale  
care se desființază**

Nr. crt.	Denumirea autorității administrației publice locale	Județul	Unitatea sanitară publică cu paturi din subordinea autorității administrației publice locale care se desființază
1.	Consiliul Local Trușești Hotărârea Consiliului local nr. 34/2011 și Hotărârea Consiliului local nr. 39/2011	Botoșani	Spitalul Comunal Trușești comuna Trușești, județul Botoșani
2.	Consiliul Local Baia de Arieș Hotărârea Consiliului local nr. 39/2011	Alba	Centrul de Sănătate Baia de Arieș str. Prof. dr. Lazăr Chirilă nr. 1, Baia de Arieș, județul Alba

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

## ORDIN

### pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea — RNTR 2, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003

În temeiul prevederilor art. 17 alin. (4) din Ordonanța Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere în vederea comercializării, înmatriculării sau înregistrării acestora în România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 230/2003, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul ordin:

**Art. I.** — Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea — RNTR 2, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 275 și 275 bis din 18 aprilie 2003, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. La secțiunea 1 capitolul II, punctele 8 și 9 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„8. În cadrul prezentelor reglementări, dacă nu se specifică altfel, prin referire la Directiva 2007/46/CE se înțelege forma acesteia în versiunea care include toate modificările și completările ulterioare până la Regulamentul (UE) nr. 371/2010 inclusiv.

Regulamentele (UE) de modificare a Directivei 2007/46/CE adoptate ulterior intrării în vigoare a prezentelor reglementări sunt obligatorii în toate elementele lor și se aplică în mod direct.

9. În cadrul prezentelor reglementări, dacă nu se specifică altfel, prin referire la Directiva 2003/37/CE se înțelege forma acesteia în versiunea care include toate modificările și completările ulterioare până la Directiva 2010/62/UE inclusiv.

Regulamentele (UE) de modificare a Directivei 2003/37/CE adoptate ulterior intrării în vigoare a prezentelor reglementări sunt obligatorii în toate elementele lor și se aplică în mod direct.”

**2. La secțiunea 1 capitolul II, după punctul 10 se introduce un nou punct, punctul 10<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„10<sup>1</sup>. Regulamentele (UE) și deciziile (UE) de modificare sau de punere în aplicare a actelor de reglementare comunitare menționate în prezentele reglementări, adoptate ulterior intrării în vigoare a acestora, sunt obligatorii în toate elementele lor și se aplică în mod direct.”

**3. La secțiunea 1 capitolul III, punctele 16 și 25 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„16. MTI poate acorda excepții de la unele prevederi ale prezentelor reglementări, aplicabile la omologarea națională de tip, cu condiția de a se impune respectarea unor condiții alternative, astfel încât să nu fie afectate în mod semnificativ siguranța rutieră și protecția mediului.

În certificatul de omologare națională de tip se vor menționa derogările acordate.

25. Vehiculele complete, completate, carosate sau modificate pentru a fi utilizate de forțele armate, forțele de menținere a ordinii publice (forțele de securitate a statului, de

poliție, de jandarmerie sau poliția de frontieră), serviciile de protecție civilă, serviciile de luptă împotriva incendiilor (pompieri) și alte servicii de urgență (servicii de ambulanță și medicină, pentru acordarea ajutorului de urgență sau servicii de descarcerare) se pot omologa național de către RAR ca vehicule speciale.

Pentru aceste vehicule, MTI poate acorda derogări de la cerințele prevăzute la omologarea națională de tip, pentru elementele constructive specifice utilizării speciale, atunci când respectarea cerințelor tehnice este incompatibilă cu utilizarea respectivă.

În vederea omologării, solicitantul omologării trebuie să pună la dispoziția RAR un document emis de către autoritatea competentă prin care să fie precizate elementele constructive specifice utilizării speciale, care justifică încadrarea vehiculului respectiv ca vehicul special și, după caz, acordarea unor derogări de la cerințele prevăzute la omologarea națională de tip.

În certificatul de omologare națională de tip se vor menționa derogările acordate.

Vehiculul va putea fi utilizat cu o altă destinație decât cea menționată la primul paragraf numai după reomologarea de către RAR. La reomologare se vor aplica cerințele tehnice care erau în vigoare la data fabricației vehiculului respectiv.”

**4. La secțiunea 2 capitolul I punctul 23 alineatul (1), al cincilea paragraf se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Datele din CIV referitoare la vehicul se înscriu de către RAR și, după caz, de către deținătorul numărului național de registru.”

**5. La secțiunea 2 capitolul II punctul 3 alineatul (1), litera c) se abrogă.**

**6. La secțiunea 2 capitolul II punctul 3 alineatul (1) litera b), punctul 7 alineatul (2), punctul 12 alineatele (1) și (2), punctul 14 alineatul (1) și punctul 16 alineatul (1), referirile la „producător, reprezentantul acestuia sau importator” se consideră a fi făcute la „producător”.**

**7. La secțiunea 2 capitolul II punctul 6, alineatele (2)—(5) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(2) Cererea pentru acordarea omologării naționale de tip va fi înaintată RAR de către producătorul vehiculului, persoană juridică română.

Pentru fiecare tip de vehicul va fi înaintată RAR câte o cerere de omologare națională de tip separată.

(3) Cererea prevăzută la alin. (2) trebuie să fie însoțită de un dosar care conține, după caz:

a) copia de pe certificatul de înregistrare la oficiul registrului comerțului al solicitantului omologării naționale de tip;

b) copia de pe documentul prin care producătorul, dacă este cazul, împuternicește solicitantul omologării naționale de tip să obțină omologarea națională de tip;

c) copia de pe certificatul sistemului de urmărire a calității sistemului de producție (în cazul în care nu există, se va completa un chestionar de evaluare preliminară a calității sistemului de producție, în baza căruia RAR va efectua un audit de produs);

d) lista cu toate certificatele de omologare CE de tip/comunicările de omologare CEE-ONU/rapoartele de încercare emise de un serviciu tehnic notificat, acordate în baza actelor de reglementare prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta secțiune pentru vehiculul ce se dorește a fi omologat;

e) copii de pe certificatele de omologare CE de tip/comunicările de omologare CEE-ONU/rapoartele de încercare emise de un serviciu tehnic notificat, acordate în baza actelor de reglementare prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta secțiune pentru vehiculul respectiv (în forma completă: certificat de omologare CE de tip/comunicare de omologare CEE-ONU, raport de încercări, specificație tehnică și desene, după caz);

f) desenele plăcuței producătorului vehiculului cu explicitarea datelor inscripționate, explicitarea semnificației caracterelor din VIN, desenele cu amplasarea mijloacelor de identificare;

g) specificația tehnică în limba română a vehiculului ce se dorește a fi omologat de tip.

(4) În cazul unei proceduri de omologare națională de tip mixtă, RAR poate excepta un producător de la obligația de a prezenta unul sau mai multe certificate de omologare CE de tip/comunicări de omologare CEE-ONU, caz în care fiecare dintre certificatele de omologare CE de tip/comunicările de omologare CEE-ONU pentru care este valabilă exceptarea este înlocuit cu un raport de încercare emis de un serviciu tehnic notificat.

(5) În cazul unei omologări naționale de tip în mai multe etape, documentele ce trebuie anexate cuprind:

a) în prima etapă, acele părți ale dosarului prevăzut la alin. (3) necesare pentru un vehicul complet care sunt relevante pentru stadiul de fabricație al vehiculului de bază;

b) în cea de-a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului prevăzut la alin. (3) care sunt relevante pentru stadiul de fabricație curent, precum și o copie a certificatului de omologare CE de tip a întregului vehicul eliberat în stadiul de fabricație anterior; de asemenea, producătorul trebuie să pună la dispoziție detalii complete privind orice modificare sau adăugare pe care a adus-o vehiculului.

În plus, producătorul va furniza lista completă a modificărilor și completărilor pe care le-a adus vehiculului de bază sau incomplet, desenele specifice completărilor/modificărilor efectuate în această etapă, precum și manualul de carosare/transformare al producătorului vehiculului de bază sau incomplet, cu informații privind materialele folosite (în locul manualului se poate prezenta o agreare din partea producătorului vehiculului de bază sau incomplet).

Informațiile de la lit. a) și b) pot fi furnizate în conformitate cu procedura de omologare națională de tip mixtă, stabilită la alin. (4).

Vehiculele completate nu pot fi supuse omologării naționale de tip multietapă dacă nu există o omologare națională de tip acordată de RAR sau o omologare CE de tip valabilă pentru vehiculul de bază."

**8. La secțiunea 2 capitolul II punctul 7, alineatele (6)—(8) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(6) Documentele pe baza cărora se acordă omologarea națională de tip sunt:

a) certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din SM pe baza fiecărei directive comunitare individuale și/sau fiecărui regulament comunitar precizate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune;

b) comunicările de omologare CEE-ONU eliberate de autoritățile competente din statele care sunt părți contractante la acordurile de la Geneva pe baza fiecărui regulament CEE-ONU precizat în anexa nr. 2 la prezenta secțiune; sau

c) rapoartele de încercare emise de un serviciu tehnic notificat.

(7) În funcție de certificatele de omologare de tip/comunicările de omologare CEE-ONU/rapoartele de încercare emise de un serviciu tehnic notificat, prezentate la RAR de solicitantul omologării naționale de tip și de conținutul dosarului, RAR va informa solicitantul cu privire la lista încercărilor și a verificărilor la care va fi supus vehiculul ce se dorește a fi omologat.

(8) Pentru fiecare tip de vehicul, RAR va efectua următoarele operații:

a) va elibera solicitantului certificatul de omologare națională de tip;

b) va acorda numărul național de registru."

**9. La secțiunea 2 capitolul II punctul 10, alineatele (5) și (7) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(5) O revizuire este considerată «extindere» în cazul în care, pe lângă dispozițiile din alin. (4):

a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;

b) s-a modificat orice informație din certificatul de omologare națională de tip;

c) intră în vigoare noi cerințe pe baza oricărui act de reglementare aplicabil tipului de vehicul omologat.

.....  
(7) În cazul unei extinderi, RAR va actualiza certificatul de omologare națională de tip. Certificatul actualizat este pus la dispoziția solicitantului."

**10. În cadrul secțiunii 2 capitolul II, sintagma „dosar informativ” se înlocuiește cu sintagma „dosarul prevăzut la pct. 6 alin. (3)”.**

**11. La secțiunea 2 capitolul III, pozițiile „Faruri cu fascicul de întălnire simetric” și „Sisteme adaptabile pentru iluminare frontală (AFS)” din tabel se abrogă.**

**12. La secțiunea 2 anexa nr. 2 tabelul 1, poziția „62. Siguranță generală” se modifică și va avea următorul cuprins:**

„63. Siguranță generală	R (CE) 661/2009	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
-------------------------	-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

**13. La secțiunea 2 anexa nr. 2 tabelul 3, poziția „15. Rezistență scaune” se modifică și va avea următorul cuprins:**

„15. Rezistență scaune	74/408	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	C	C				
------------------------	--------	--------------	--------------	--------------	--------------	---	---	--	--	--	--



14. **La secțiunea 2 anexa nr. 2 tabelele 1—8, la pozițiile N1—N6, după caz, simbolul „X” se înlocuiește cu simbolul „RO”.**

15. **La secțiunea 2 anexa nr. 2, la notele de tabel incluse după tabelele 1, 2, 3 și 8, după nota de tabel „X” se introduce o nouă notă de tabel, nota de tabel „RO”, cu următorul cuprins:**

„RO: Se aplică cerințele prevăzute la pct. N1—N6 din prezenta anexă”.

16. **La secțiunea 2 anexa nr. 2 punctul 4, după subpunctul 4.2 se introduc patru noi subpuncte, subpunctele 4.3—4.6, cu următorul cuprins:**

„4.3. RAR nu poate să refuze:

a) să acorde omologarea CE sau omologarea națională de tip pentru un nou tip de vehicul;

b) eliberarea CIV și aplicarea foliei de securizare pe CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unui nou vehicul,

în cazul în care vehiculul respectiv respectă prevederile Regulamentului (CE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.003/2010.

4.4. Începând cu 1 noiembrie 2012, RAR refuză să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și Regulamentului (UE) nr. 1.003/2010.

4.5. Începând cu 1 noiembrie 2014, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării, vehiculele noi trebuie să respecte prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.003/2010.

De la această dată, pentru vehiculele noi care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.003/2010, RAR consideră că CoC care însoțesc aceste vehicule, în conformitate cu prevederile cap. I al prezentei secțiuni, nu mai sunt valabile în sensul pct. 23 al cap. I din prezenta secțiune și, în consecință, nu eliberează CIV și nu aplică folia de securizare pe CIV existente în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unor astfel de vehicule.

4.6. RAR permite înmatricularea, înregistrarea și comercializarea vehiculelor noi cărora li s-a acordat omologarea de tip înainte de 1 noiembrie 2012 și continuă să acorde extinderea omologărilor acordate în temeiul Directivei 70/222/CEE.”

17. **La secțiunea 2 anexa nr. 2 punctul 18, după subpunctul 18.1 se introduc patru noi subpuncte, subpunctele 18.2—18.5, cu următorul cuprins:**

„18.2. RAR nu poate să refuze:

a) să acorde omologarea CE sau omologarea națională de tip pentru un nou tip de vehicul,

b) eliberarea CIV și aplicarea foliei de securizare pe CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unui nou vehicul,

în cazul în care vehiculul respectiv respectă prevederile Regulamentului (CE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 19/2011.

18.3. Începând cu 1 noiembrie 2012, RAR refuză să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și Regulamentului (UE) nr. 19/2011.

18.4. Începând cu 1 noiembrie 2014, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării, vehiculele noi trebuie să respecte prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 19/2011.

De la această dată, pentru vehiculele noi care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 19/2011, RAR consideră că CoC care însoțesc aceste vehicule în conformitate cu prevederile cap. I al prezentei secțiuni nu mai sunt valabile în sensul pct. 23 al cap. I din prezenta secțiune și, în consecință, nu eliberează CIV și nu aplică folia de securizare pe CIV existente în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unor astfel de vehicule.

18.5. RAR permite înmatricularea, înregistrarea și comercializarea vehiculelor noi cărora li s-a acordat omologarea de tip înainte de 1 noiembrie 2012 și continuă să acorde extinderea omologărilor acordate în temeiul Directivei 76/114/CEE, modificată prin Directiva 87/354/CEE.”

18. **La secțiunea 2 anexa nr. 2 punctul 23, subpunctul 23.4 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„23.4. La introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare a lămpilor semnalizare direcție noi trebuie respectate prevederile Directivei 76/759/CEE, modificată prin Directiva 1999/15/CE.”

19. **La secțiunea 2 anexa nr. 2, punctul 27 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„27. Dispozitive de remorcare

27.1. La omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip a tipurilor noi de vehicule trebuie respectate prevederile Directivei 77/389/CEE, modificată prin Directiva 96/64/CE.

27.2. RAR nu poate să refuze:

a) să acorde omologarea CE sau omologarea națională de tip pentru un nou tip de vehicul;

b) eliberarea CIV și aplicarea foliei de securizare pe CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unui nou vehicul,

în cazul în care vehiculul respectiv respectă prevederile Regulamentului (CE) nr. 661/2009 și Regulamentului (UE) nr. 1.005/2010.

27.3. Începând cu 1 noiembrie 2012, RAR refuză să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și Regulamentului (UE) nr. 1.005/2010.

27.4. Începând cu 1 noiembrie 2014, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării, vehiculele noi trebuie să respecte prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și Regulamentului (UE) nr. 1.005/2010.

De la această dată, pentru vehiculele noi care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.005/2010, RAR consideră că CoC care însoțesc aceste vehicule, în conformitate cu prevederile cap. I al prezentei secțiuni nu mai sunt valabile în sensul pct. 23 al cap. I din prezenta secțiune și, în consecință, nu eliberează CIV și nu aplică folia de securizare pe CIV existente în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unor astfel de vehicule.

27.5. RAR permite înmatricularea, înregistrarea și comercializarea vehiculelor noi cărora li s-a acordat omologarea de tip înainte de 1 noiembrie 2012 și continuă să acorde extinderea omologărilor acordate în temeiul Directivei 77/389/CEE, modificată prin Directiva 96/64/CE.”

20. **La secțiunea 2 anexa nr. 2 punctul 34, după subpunctul 34.1 se introduc patru noi subpuncte, subpunctele 34.2—34.5, cu următorul cuprins:**

„34.2. RAR nu poate să refuze:

a) să acorde omologarea CE sau omologarea națională de tip pentru un nou tip de vehicul;

b) eliberarea CIV și aplicarea foliei de securizare pe CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unui nou vehicul,

în cazul în care vehiculul respectiv respectă prevederile Regulamentului (CE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 672/2010.

34.3. Începând cu 1 noiembrie 2012, RAR refuză să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 672/2010.

34.4. Începând cu 1 noiembrie 2014, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării, vehiculele noi trebuie să respecte prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 672/2010.

De la această dată, pentru vehiculele noi care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 672/2010, RAR consideră că CoC care însoțesc aceste vehicule, în conformitate cu prevederile cap. I al prezentei secțiuni, nu mai sunt valabile în sensul pct. 23 al cap. I din prezenta secțiune și, în consecință, nu eliberează CIV și nu aplică folia de securizare pe CIV existente în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unor astfel de vehicule.

34.5. RAR permite înmatricularea, înregistrarea și comercializarea vehiculelor noi cărora li s-a acordat omologarea de tip înainte de 1 noiembrie 2012 și continuă să acorde extinderea omologărilor acordate în temeiul Directivei 78/317/CEE.”

**21. La secțiunea 2 anexa nr. 2, punctul 35 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„35. Ștergătoare/spălătoare de parbriz

35.1. La omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip a tipurilor noi de vehicule trebuie respectate prevederile Directivei 78/318/CEE, modificată prin Directiva 94/68/CEE.

35.2. La omologarea CE de tip a tipurilor noi de dispozitive de spălare a parbrizului trebuie respectate prevederile Directivei 78/318/CEE, modificată prin Directiva 94/68/CEE.

35.3. Fără a se aduce atingere prevederilor pct. 35.2., este admisă în continuare omologarea CE de tip a dispozitivelor de spălare a parbrizului (ca produse de schimb), în conformitate cu versiunile anterioare ale Directivei 78/318/CEE, cu condiția ca aceste dispozitive:

35.3.1. să fie destinate montării pe vehiculele aflate deja în circulație;

35.3.2. să fie conforme cu cerințele directivei respective care era în vigoare la prima înmatriculare a vehiculelor.

35.4. RAR nu poate să refuze:

a) să acorde omologarea CE sau omologarea națională de tip pentru un nou tip de vehicul;

b) să acorde omologarea CE de tip pentru un nou tip de dispozitiv de spălare a parbrizului;

c) eliberarea CIV și aplicarea foliei de securizare pe CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unui nou vehicul;

d) introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare a dispozitivelor noi de spălare a parbrizului,

în cazul în care vehiculul sau dispozitivul de spălare a parbrizului respectiv respectă prevederile Regulamentului (CE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.008/2010.

35.5. Începând cu 1 noiembrie 2012, RAR refuză să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule și noilor tipuri de dispozitive de spălare a parbrizului, care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.008/2010.

35.6. Începând cu 1 noiembrie 2014, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării, vehiculele noi trebuie să respecte prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.008/2010.

De la această dată, pentru vehiculele noi care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.008/2010, RAR consideră că CoC care însoțesc aceste vehicule, în conformitate cu prevederile cap. I al prezentei secțiuni, nu mai sunt valabile în sensul pct. 23 al cap. I din prezenta secțiune și, în consecință, nu eliberează CIV și nu aplică folia de securizare pe CIV existente în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unor astfel de vehicule.

35.7. Începând cu 1 noiembrie 2014, la introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare, dispozitivele noi de spălare a parbrizului trebuie să respecte prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și Regulamentului (UE) nr. 1.008/2010.

35.8. RAR permite înmatricularea, înregistrarea și comercializarea vehiculelor noi cărora li s-a acordat omologarea de tip înainte de 1 noiembrie 2012 și continuă să acorde extinderea omologărilor acordate în temeiul Directivei 78/318/CEE, modificată prin Directiva 94/68/CEE.

35.9. RAR permite introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare a dispozitivelor noi de spălare a parbrizului cărora li s-a acordat omologarea CE de tip înainte de 1 noiembrie 2012 și continuă să acorde extinderea omologării CE de tip pentru tipurile de dispozitive noi de spălare a parbrizului omologate în conformitate cu Directiva 78/318/CEE, modificată prin Directiva 94/68/CEE.

35.10. RAR acordă extinderi ale omologării CE de tip și permite introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare a dispozitivelor noi de spălare a parbrizului (ca produse de schimb), concepute pentru vehicule omologate înainte de 1 noiembrie 2012 în conformitate cu prevederile actului de reglementare în baza căruia a fost acordată inițial omologarea CE de tip respectivă.”

**22. La secțiunea 2 anexa nr. 2 punctul 37, după subpunctul 37.1 se introduc patru noi subpuncte, subpunctele 37.2—37.5, cu următorul cuprins:**

„37.2. RAR nu poate să refuze:

a) să acorde omologarea CE sau omologarea națională de tip pentru un nou tip de vehicul;

b) eliberarea CIV și aplicarea foliei de securizare pe CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unui nou vehicul,

în cazul în care vehiculul respectiv respectă prevederile Regulamentului (CE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.009/2010.

37.3. Începând cu 1 noiembrie 2012, RAR refuză să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip în cazul noilor tipuri de vehicule care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.009/2010.

37.4. Începând cu 1 noiembrie 2014, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării, vehiculele noi trebuie să respecte prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.009/2010.

De la această dată, pentru vehiculele noi care nu respectă prevederile Regulamentului (UE) nr. 661/2009 și ale Regulamentului (UE) nr. 1.009/2010, RAR consideră că CoC care însoțesc aceste vehicule, în conformitate cu prevederile cap. I al prezentei secțiuni, nu mai sunt valabile în sensul pct. 23 al cap. I din prezenta secțiune și, în consecință, nu eliberează CIV și nu aplică folia de securizare pe CIV existente în vederea

înmatriculării, înregistrării sau comercializării unor astfel de vehicule.

37.5. RAR permite înmatricularea, înregistrarea și comercializarea vehiculelor noi cărora li s-a acordat omologarea de tip înainte de 1 noiembrie 2012 și continuă să acorde extinderea omologărilor acordate în temeiul Directivei 78/549/CEE, modificată prin Directiva 94/78/CEE.”

**23. La secțiunea 2 anexa nr. 2 punctul 62, după subpunctul 62.1 se introduce un nou subpunct, subpunctul 62.2, cu următorul cuprins:**

„62.2. Regulamentul (UE) nr. 406/2010 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 79/2009 este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică în mod direct.”

**24. La secțiunea 2 anexa nr. 2 punctul N4 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„N4. Aparat de control (tahograf)

La omologarea națională de tip și la prima înmatriculare, la vehiculele din categoriile M și N care sunt echipate cu aparat de control (tahograf), acesta trebuie să fie omologat în conformitate cu anexa IB la Regulamentul (CE) 3.821/85, cu modificările ulterioare (tahograf digital).”

**25. La secțiunea 2 anexa nr. 2 punctul N5, primul paragraf se modifică și va avea următorul cuprins:**

„La omologarea națională de tip și la prima înmatriculare, vehiculele din categoriile N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> trebuie să fie echipate cu limitator de viteză sau cu sistem integrat de limitare a vitezei omologat.”

**26. La secțiunea 3 capitolul I punctul 8 alineatul (1), al cincilea paragraf se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Datele din CIV referitoare la vehicul se înscriu de către RAR și, după caz, de către deținătorul numărului național de registru.”

**27. La secțiunea 3 capitolul II punctul 3 alineatul (1), litera c) se abrogă.**

**28. La secțiunea 3 capitolul II punctul 3 alineatul (1) litera b), punctul 8 alineatele (1) și (2) și punctul 12 alineatul (1), referirile la „producător, reprezentantul acestuia sau importator” se consideră a fi făcute la „producător”.**

**29. La secțiunea 3 capitolul II punctul 4, alineatele (1)—(3) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(1) Cererea pentru acordarea omologării naționale de tip va fi înaintată RAR de către producătorul vehiculului, persoană juridică română.

Pentru fiecare tip de vehicul va fi înaintată RAR câte o cerere de omologare națională de tip separată.

(2) Cererea prevăzută la alin. (1) trebuie să fie însoțită de un dosar care conține, după caz:

a) copia de pe certificatul de înregistrare la oficiul registrului comerțului al solicitantului omologării naționale de tip;

b) copia de pe documentul prin care producătorul, dacă este cazul, împuternicește solicitantul omologării naționale de tip să obțină omologarea națională de tip;

c) copia de pe certificatul sistemului de urmărire a calității sistemului de producție (în cazul în care nu există, se va completa un chestionar de evaluare preliminară a calității sistemului de producție, în baza căruia RAR va efectua un audit de produs);

d) lista cu toate certificatele de omologare CE de tip/comunicările de omologare CEE-ONU/rapoartele de încercare emise de un serviciu tehnic notificat, acordate în baza actelor de reglementare prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta secțiune pentru vehiculul ce se dorește a fi omologat;

e) copii de pe certificatele de omologare CE de tip/comunicările de omologare CEE-ONU/rapoartele de încercare emise de un serviciu tehnic notificat, acordate în baza

actelor de reglementare prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta secțiune pentru vehiculul respectiv (în forma completă: certificat de omologare CE de tip/comunicare de omologare CEE-ONU, raport de încercări, specificație tehnică și desene, după caz);

f) desenul plăcuței producătorului vehiculului cu explicitarea datelor inscripționate, explicitarea semnificației caracterelor din VIN, desenele cu amplasarea mijloacelor de identificare;

g) specificația tehnică în limba română a vehiculului ce se dorește a fi omologat de tip.

(3) În cazul unei omologări naționale de tip în mai multe etape, documentele ce trebuie anexate cuprind:

a) în prima etapă, acele părți ale dosarului prevăzut la alin. (2) necesare pentru un vehicul complet care sunt relevante pentru stadiul de fabricație al vehiculului de bază;

b) în cea de-a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului prevăzut la alin. (2) care sunt relevante pentru stadiul de fabricație curent, precum și o copie a certificatului de omologare CE de tip a întregului vehicul eliberat în stadiul de fabricație anterior; de asemenea, producătorul trebuie să pună la dispoziție detalii complete privind orice modificare sau adăugire pe care a adus-o vehiculului.

În plus, producătorul va furniza lista completă a modificărilor și completărilor pe care le-a adus vehiculului de bază sau incomplet, desenele specifice completărilor/modificărilor efectuate în această etapă, precum și manualul de carosare/transformare al producătorului vehiculului de bază sau incomplet, cu informații privind materialele folosite (în locul manualului se poate prezenta o agreare din partea producătorului vehiculului de bază sau incomplet).

Vehiculele completate nu pot fi supuse omologării naționale de tip multietapă dacă nu există o omologare națională de tip acordată de RAR sau o omologare CE de tip valabilă pentru vehiculul de bază.”

**30. La secțiunea 3 capitolul II punctul 5, alineatele (2) și (3) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(2) Documentele pe baza cărora se acordă omologarea națională de tip sunt:

a) certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din SM pe baza fiecărei directive comunitare individuale și/sau fiecărui regulament comunitar individual prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta secțiune;

b) comunicările de omologare CEE-ONU eliberate de autoritățile competente din statele care sunt părți contractante la Acordul de la Geneva din 1958 revizuit pe baza fiecărui regulament CEE-ONU prevăzut în anexa nr. 2 la prezenta secțiune; sau

c) rapoartele de încercare emise de un serviciu tehnic notificat.

(3) În funcție de certificatele de omologare de tip/comunicările de omologare CEE-ONU/rapoartele de încercare emise de un serviciu tehnic notificat, prezentate la RAR de solicitantul omologării naționale de tip și de conținutul dosarului, RAR va informa solicitantul cu privire la lista încercărilor și a verificărilor la care va fi supus vehiculul ce se dorește a fi omologat.

Pentru fiecare tip de vehicul, RAR va efectua următoarele operații:

a) va elibera solicitantului certificatul de omologare națională de tip;

b) va acorda numărul național de registru.”

**31. La secțiunea 3 capitolul II punctul 7, alineatele (5) și (7) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(5) O revizuire este considerată «extindere» în cazul în care, pe lângă dispozițiile din alin. (4):

a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;

b) s-a modificat orice informație din certificatul de omologare națională de tip;

c) intră în vigoare noi cerințe pe baza oricărui act de reglementare aplicabil tipului de vehicul omologat.

(7) În cazul unei extinderi, RAR va actualiza certificatul de omologare națională de tip. Certificatul actualizat este pus la dispoziția solicitantului.”

**32. În cadrul secțiunii 3 capitolul II, sintagma „dosar informativ” se înlocuiește cu sintagma „dosarul prevăzut la pct. 4 alin. (2)”.**

**33. La secțiunea 3, capitolul III se modifică și va avea următorul cuprins:**

„CAPITOLUL III

**Omologarea CEE-ONU de tip a produselor utilizate la tractoarele agricole sau forestiere și care nu sunt reglementate de directive comunitare individuale sau de regulamente comunitare individuale**

La omologarea de tip, introducerea pe piață, comercializarea sau punerea în exploatare a produselor utilizate la vehiculele menționate în tabelul următor, trebuie respectate prevederile Regulamentului CEE-ONU corespunzător.

Obiectul omologării	Regulament CEE-ONU
Plăci de identificare spate vehicule lente	69
Anvelope	106
Faruri cu fascicul de întâlnire simetric	113”

**34. La secțiunea 3 anexa nr. 2 tabelul 1, pozițiile 2.2, 17.1, 18.1 și 22.4 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„2.2. Platforme de încărcare	74/152 par. 2 2009/60 I par. 2	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	—	—
17.1. Spațiu de conducere și acces la postul de conducere	80/720	X	—	X	(X)	(X)	X <sup>4)</sup>	(X)	I	(X)	—	—
18.1. Prize de putere	86/297	X	X	X	X	X	X	X	I	X	—	—
22.4. Protecție elemente de acționare, părți proeminente și roți	89/173 II, par. 2 2009/144 II, par. 2	X	X	X	(X)	X	X	(X)	I	(X)	—	—”

**35. La secțiunea 3 anexa nr. 2 tabelul 1, după poziția 22.4 se introduc două noi poziții, pozițiile 22.4<sup>1</sup> și 22.4<sup>2</sup>, cu următorul cuprins:**

„22.4 <sup>1</sup> . Cerințe suplimentare de securitate pentru aplicații speciale	2009/144 II, par. 3	X	X	X	X	X	X	(X)	—	—	—	—
22.4 <sup>2</sup> . Manual de utilizare	2009/144 II, par. 4	X	X	X	X	X	X	(X)	—	—	—	—”

**36. La secțiunea 3 anexa nr. 2 tabelul 1, după nota de tabel (3) se introduce o nouă notă de tabel, nota de tabel (4) cu următorul cuprins:**

„(4) Directiva 2010/62/UE nu se aplică tractoarelor din categoria T4.3 atunci când punctul de referință al scaunului conducătorului auto, astfel cum este stabilit în anexa II la Directiva 2009/144/CE, este situat la mai mult de 100 mm de planul vertical median longitudinal al tractorului.”

**37. La secțiunea 3 anexa nr. 2 punctul 2.2, după subpunctul 2.2.3 se introduc două noi subpuncte, subpunctele 2.2.4 și 2.2.5, cu următorul cuprins:**

„2.2.4. La omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip a tipurilor noi de vehicule trebuie respectate prevederile paragrafului 2 al anexei I la Directiva 2009/60/CE, modificată prin Directiva 2010/62/UE, după cum urmează:

a) începând cu 29 septembrie 2011 pentru tipurile noi de vehicule din categoriile T1, T2 și T3;

b) începând cu 29 septembrie 2013 pentru tipurile noi de vehicule din categoria T4.3;

c) începând cu data prevăzută în cap. I al prezentei secțiuni, la pct. 21 alin. (2) lit. a), pentru tipurile noi de vehicule din categoriile T4.1, T4.2, T5, C, R și S.

2.2.5. La înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea vehiculelor noi trebuie respectate prevederile paragrafului 2 al anexei I la Directiva 2009/60/CE, modificată prin Directiva 2010/62/UE, după cum urmează:

a) începând cu 29 septembrie 2012 pentru vehiculele noi din categoriile T1, T2 și T3;

b) începând cu 29 septembrie 2016 pentru vehiculele noi din categoria T4.3;

c) începând cu data prevăzută în cap. I al prezentei secțiuni, la pct. 21 alin. (2) lit. b), pentru vehiculele noi din categoriile T4.1, T4.2, T5, C, R și S.”

**38. La secțiunea 3 anexa nr. 2 punctul 8.1, după subpunctul 8.1.1 se introduc trei noi subpuncte, subpunctele 8.1.2—8.1.4, cu următorul cuprins:**

„8.1.2. Dacă sunt respectate prevederile Directivei 76/763/CEE, modificată prin Directiva 2010/52/UE, RAR nu poate să refuze:

a) acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip, pentru un tip nou de vehicul;

b) eliberarea CIV și aplicarea foliei de securizare pe CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării vehiculelor noi.

8.1.3. Începând cu 2 septembrie 2011, RAR refuză să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip în cazul tipurilor noi de vehicule care nu respectă prevederile Directivei 76/763/CEE, modificată prin Directiva 2010/52/UE.

8.1.4. Începând cu 2 septembrie 2012, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării, vehiculele noi trebuie să respecte prevederile Directivei 76/763/CEE, modificată prin Directiva 2010/52/CE.

Pentru vehiculele noi care nu respectă prevederile Directivei 76/763/CEE, modificată prin Directiva 2010/52/UE, RAR consideră că CoC care însoțesc aceste vehicule, în conformitate cu prevederile cap. I al prezentei secțiuni, nu mai sunt valabile în sensul pct. 8 alin. (1) din cap. I al prezentei secțiuni și, în consecință, nu eliberează CIV și nu aplică folia de securizare pe CIV eliberate pentru aceste vehicule în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării acestora.”

**39. La secțiunea 3 anexa nr. 2 punctul 17.1, după subpunctul 17.1.2 se introduc două noi subpuncte, subpunctele 17.1.3 și 17.1.4, cu următorul cuprins:**

„17.1.3. La omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip a tipurilor noi de vehicule trebuie respectate prevederile Directivei 80/720/CEE, modificată prin Directiva 2010/62/UE, după cum urmează:

a) începând cu 29 septembrie 2011 pentru tipurile noi de vehicule din categoriile T1, T2 și T3;

b) începând cu 29 septembrie 2013 pentru tipurile noi de vehicule din categoria T4.3;

c) începând cu data prevăzută în cap. I al prezentei secțiuni, la pct. 21 alin. (2) lit. a), pentru tipurile noi de vehicule din categoriile T4.1, T4.2, T5, C, R și S.

17.1.4. La înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea vehiculelor noi trebuie respectate prevederile Directivei 80/720/CEE, modificată prin Directiva 2010/62/UE, după cum urmează:

a) începând cu 29 septembrie 2012 pentru vehiculele noi din categoriile T1, T2 și T3;

b) începând cu 29 septembrie 2016 pentru vehiculele noi din categoria T4.3;

c) începând cu data prevăzută în cap. I al prezentei secțiuni, la pct. 21 alin. (2) lit. b), pentru vehiculele noi din categoriile T4.1, T4.2, T5, C, R și S.”

**40. La secțiunea 3 anexa nr. 2 punctul 18.1, după subpunctul 18.1.1 se introduc două noi subpuncte, subpunctele 18.1.2 și 18.1.3, cu următorul cuprins:**

„18.1.2. La omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip a tipurilor noi de vehicule trebuie respectate prevederile Directivei 86/297/CEE, modificată prin Directiva 2010/62/UE, după cum urmează:

a) începând cu 29 septembrie 2011 pentru tipurile noi de vehicule din categoriile T1, T2 și T3;

b) începând cu 29 septembrie 2013 pentru tipurile noi de vehicule din categoria T4.3;

c) începând cu data prevăzută în cap. I al prezentei secțiuni, la pct. 21 alin. (2) lit. a), pentru tipurile noi de vehicule din categoriile T4.1, T4.2, T5, C, R și S.

18.1.3. La înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea vehiculelor noi trebuie respectate prevederile Directivei 86/297/CEE, modificată prin Directiva 2010/62/UE, după cum urmează:

a) începând cu 29 septembrie 2012 pentru vehiculele noi din categoriile T1, T2 și T3;

b) începând cu 29 septembrie 2016 pentru vehiculele noi din categoria T4.3;

c) începând cu data prevăzută în cap. I al prezentei secțiuni, la pct. 21 alin. (2) lit. b), pentru vehiculele noi din categoriile T4.1, T4.2, T5, C, R și S.”

**41. La secțiunea 3 anexa nr. 2, titlul subpunctului 22.4 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„22.4. Protecție elemente de acționare, părți proeminente și roți”

**42. La secțiunea 3 anexa 2 punctul 22.4, după subpunctul 22.4.1.3 se introduc două noi subpuncte, subpunctele 22.4.1.4 și 22.4.1.5, cu următorul cuprins:**

„22.4.1.4. La omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip a tipurilor noi de vehicule trebuie respectate prevederile Directivei 2009/144/CE, modificată prin Directiva 2010/62/UE, după cum urmează:

a) începând cu 29 septembrie 2011 pentru tipurile noi de vehicule din categoriile T1, T2 și T3;

b) începând cu 29 septembrie 2013 pentru tipurile noi de vehicule din categoria T4.3;

c) începând cu data prevăzută în cap. I al prezentei secțiuni, la pct. 21 alin. (2) lit. a), pentru tipurile noi de vehicule din categoriile T4.1, T4.2, T5, C, R și S.

22.4.1.5. La înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea vehiculelor noi trebuie respectate prevederile Directivei 2009/144/CE, modificată prin Directiva 2010/62/UE, după cum urmează:

a) începând cu 29 septembrie 2012 pentru vehiculele noi din categoriile T1, T2 și T3;

b) începând cu 29 septembrie 2016 pentru vehiculele noi din categoria T4.3;

c) începând cu data prevăzută în cap. I al prezentei secțiuni, la pct. 21 alin. (2) lit. b), pentru vehiculele noi din categoriile T4.1, T4.2, T5, C, R și S.”

**43. La secțiunea 3 anexa nr. 2 după subpunctul 22.4 se introduc două noi subpuncte, subpunctele 22.4<sup>1</sup> și 22.4<sup>2</sup>, cu următorul cuprins:**

„22.4<sup>1</sup>. Cerințe suplimentare de securitate pentru aplicații speciale

22.4<sup>1</sup>.1. Din motive referitoare la cerințele suplimentare de securitate pentru aplicații speciale:

22.4<sup>1</sup>.1.1. Dacă sunt respectate prevederile paragrafului 3 din anexa II la Directiva 2009/144/CE, modificată prin Directiva 2010/52/UE, RAR nu poate să refuze:

a) să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip, pentru un tip nou de vehicul;

b) eliberarea CIV și aplicarea foliei de securizare pe CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării vehiculelor noi.

22.4<sup>1</sup>.1.2. Începând cu 2 septembrie 2011, RAR refuză să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip tipurilor noi de vehicule care nu respectă prevederile paragrafului 3 din anexa II la Directiva 2009/144/CE, modificată prin Directiva 2010/52/UE.

22.4<sup>1</sup>.1.3. Începând cu 2 septembrie 2012, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării, vehiculele noi trebuie să respecte prevederile paragrafului 3 din anexa II la Directiva 2009/144/CE, modificată prin Directiva 2010/52/UE.

Pentru vehiculele noi care nu respectă prevederile paragrafului 3 din anexa II la Directiva 2009/144/CE, modificată prin Directiva 2010/52/UE, RAR consideră că CoC care însoțesc aceste vehicule în conformitate cu prevederile cap. I al prezentei secțiuni nu mai sunt valabile în sensul pct. 8 alin. (1) din cap. I al prezentei secțiuni și, în consecință, nu eliberează CIV și nu aplică folia de securizare pe CIV eliberate pentru aceste vehicule în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării acestora.

22.4<sup>2</sup>. Manual de utilizare22.4<sup>2</sup>.1. Din motive referitoare la manualul de utilizare:22.4<sup>2</sup>.1.1. Dacă sunt respectate prevederile paragrafului 4 din anexa II la Directiva 2009/144/CE, modificată prin Directiva 2010/52/UE, RAR nu poate să refuze:

a) să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip, pentru un tip nou de vehicul;

b) eliberarea CIV și aplicarea foliei de securizare pe CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării vehiculelor noi.

22.4<sup>2</sup>.1.2. Începând cu 2 septembrie 2011, RAR refuză să acorde omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip, tipurilor noi de vehicule care nu respectă prevederile paragrafului 4 din anexa II la Directiva 2009/144/CE, modificată prin Directiva 2010/52/UE.22.4<sup>2</sup>.1.3. Începând cu 2 septembrie 2012, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării, vehiculele noi trebuie să respecte prevederile paragrafului 4 din anexa II la Directiva 2009/144/CE, modificată prin Directiva 2010/52/UE.

Pentru vehiculele noi care nu respectă prevederile paragrafului 4 din anexa II la Directiva 2009/144/CE, modificată prin Directiva 2010/52/UE, RAR consideră că CoC care însoțesc aceste vehicule, în conformitate cu prevederile cap. I al prezentei secțiuni, nu mai sunt valabile în sensul pct. 8 alin. (1) din cap. I al prezentei secțiuni și, în consecință, nu eliberează CIV și nu aplică folia de securizare pe CIV eliberate pentru aceste vehicule în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării acestora.”

**44. La secțiunea 3 anexa nr. 5 punctul 4 subpunctul 4.11, poziția 1 din tabel se modifică și va avea următorul cuprins:**

„1. Valori minime admisibile ale coeficientului de frânare	
Tipul frânei	Coeficient de frânare minim admisibil (%)
Frână de serviciu acționată de tractor	30
Frână de serviciu acționată prin inerție	30
Frână de staționare	16”

**45. La secțiunea 4 capitolul II, tabelul se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Obiectul omologării	Regulament CEE-ONU
Căști de protecție pentru conducătorii și pasagerii motocicletelor și mopedelor	22
Garnituri de frână de înlocuire	90
Faruri cu fascicul de întâlnire simetric	113”

**Art. II.** — Prezentul ordin transpune:

— Directiva 2010/52/UE a Comisiei din 11 august 2010 de modificare, în vederea adaptării dispozițiilor tehnice ale acestora, a Directivei 76/763/CEE a Consiliului cu privire la scaunele de însoțitor la tractoarele agricole sau forestiere pe roți și a Directivei 2009/144/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind anumite componente și caracteristici ale tractoarelor agricole și forestiere pe roți;

— Directiva 2010/62/UE a Comisiei din 8 septembrie 2010 de modificare, în scopul adaptării dispozițiilor lor tehnice, a Directivelor 80/720/CEE și 86/297/CEE ale Consiliului și a

Directivelor 2003/37/CE, 2009/60/CE și 2009/144/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere.

**Art. III.** — Regia Autonomă „Registrul Auto Român” va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.**Art. IV.** — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor și infrastructurii,

**Anca Daniela Boagiu**

București, 20 aprilie 2011.

Nr. 284.

MINISTERUL SĂNĂTĂȚII

**ORDIN****pentru modificarea criteriilor minime obligatorii pentru clasificarea spitalelor  
în funcție de competență, aprobate prin Ordinul ministrului sănătății nr. 323/2011  
privind aprobarea metodologiei și a criteriilor minime obligatorii pentru clasificarea spitalelor  
în funcție de competență**

Văzând Referatul de aprobare nr. Cs.A. 4.806 din 4 mai 2011 al Direcției asistență medicală, având în vedere prevederile art. 171 alin. (5) din Legea nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății, cu modificările și completările ulterioare, în temeiul art. 7 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 144/2010 privind organizarea și funcționarea Ministerului Sănătății, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul sănătății** emite următorul ordin:

**Art. I.** — Criteriile minime obligatorii pentru clasificarea spitalelor în funcție de competență, aprobate prin Ordinul ministrului sănătății nr. 323/2011 privind aprobarea metodologiei și a criteriilor minime obligatorii pentru clasificarea spitalelor în funcție de competență, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 274 din 19 aprilie 2011, se modifică după cum urmează:

**1. La articolul 1 punctul 1, subpunctul 1.2 va avea următorul cuprins:**

„1.2 organizarea activității de supraveghere și control al infecțiilor nosocomiale conform prevederilor Ordinului ministrului sănătății publice nr. 916/2006 privind aprobarea Normelor de supraveghere, prevenire și control al infecțiilor nosocomiale în unitățile sanitare.”

**2. La articolul 1, punctul 9 va avea următorul cuprins:**

„9. Spitalul trebuie să desfășoare activitate de învățământ și cercetare științifico-medicală, precum și de educație medicală continuă, în conformitate cu prevederile regulamentului de organizare și funcționare al acestuia, aprobat conform dispozițiilor legale în vigoare.”

**3. La articolul 2, punctul 1 va avea următorul cuprins:**

„1. Structura organizatorică a spitalului, aprobată în condițiile legii, trebuie să cuprindă structuri organizate conform prevederilor legale în vigoare, care acordă servicii de spitalizare continuă, servicii ambulatorii de specialitate, servicii de spitalizare de zi sau servicii paraclinice într-o specialitate, în conexiune cu alte specialități complementare, după caz, precum și structura de supraveghere și control al infecțiilor nosocomiale, sau asigurarea activităților specifice de supraveghere și control al infecțiilor nosocomiale conform prevederilor Ordinului ministrului sănătății publice nr. 916/2006 privind aprobarea Normelor de supraveghere, prevenire și control al infecțiilor nosocomiale în unitățile sanitare.”

**4. La articolul 2, punctul 7 va avea următorul cuprins:**

„7. Spitalul trebuie să desfășoare activitate de învățământ și cercetare științifico-medicală, precum și de educație medicală continuă, în conformitate cu prevederile regulamentului de organizare și funcționare al acestuia, aprobat conform dispozițiilor legale în vigoare.”

**5. La articolul 3 punctul 1, subpunctul 1.2 va avea următorul cuprins:**

„1.2 organizarea activității de supraveghere și control al infecțiilor nosocomiale conform prevederilor Ordinului ministrului sănătății publice nr. 916/2006.”

**6. La articolul 3, punctul 10 va avea următorul cuprins:**

„10. Spitalul trebuie să desfășoare activitate de învățământ și cercetare științifico-medicală, precum și de educație medicală continuă, în conformitate cu prevederile regulamentului de organizare și funcționare al acestuia, aprobat conform dispozițiilor legale în vigoare.”

**7. La articolul 4, punctul 1 va avea următorul cuprins:**

„1. Structura organizatorică a spitalului, aprobată în condițiile legii, trebuie să cuprindă structuri organizate conform prevederilor legale în vigoare, care acordă servicii de spitalizare continuă, servicii ambulatorii de specialitate, servicii de spitalizare de zi sau servicii paraclinice într-o specialitate, în conexiune cu alte specialități complementare, după caz, precum și structura de supraveghere și control al infecțiilor nosocomiale, sau asigurarea activităților specifice de supraveghere și control al infecțiilor nosocomiale conform prevederilor Ordinului ministrului sănătății publice nr. 916/2006.”

**8. La articolul 4, punctul 6 va avea următorul cuprins:**

„6. Spitalul trebuie să desfășoare activitate de învățământ și cercetare științifico-medicală, precum și de educație medicală continuă, în conformitate cu prevederile regulamentului de organizare și funcționare al acestuia, aprobat conform dispozițiilor legale în vigoare.”

**9. La articolul 5 punctul 1, subpunctul 1.2 va avea următorul cuprins:**

„1.2 organizarea activității de supraveghere și control al infecțiilor nosocomiale conform prevederilor Ordinului ministrului sănătății publice nr. 916/2006.”

**10. La articolul 6, punctul 6 va avea următorul cuprins:**

„6. Asigurarea asistenței medicale spitalicești și ambulatorii, după caz, și a continuității prin liniile de gardă în specialitățile obstetrică-ginecologie și pediatrie nu este obligatorie pentru unitățile sanitare cu paturi aflate în subordinea unor ministere sau instituții cu rețea sanitară proprie din sistemul apărării, ordinii publice, siguranței naționale, autorității judecătorești și din sectorul transporturi.”

**11. La articolul 6, punctul 11 va avea următorul cuprins:**

„11. Unitățile sanitare din subordinea Administrației Naționale a Penitenciarelor care au caracter de unități sanitare cu circuit închis, ce funcționează într-o rețea integrată, prin care se asigură serviciile medicale de specialitate necesare, precum și unitățile sanitare, din subordinea Ministerului Sănătății, care asigură tratamentul persoanelor internate ca urmare a aplicării măsurilor medicale de siguranță prevăzute de Codul penal, se încadrează în categoria IV.”

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

Ministrul sănătății,  
**Cseke Attila**

București, 4 mai 2011.  
Nr. 373.

# ACTE ALE COMISIEI DE SUPRAVEGHERE A ASIGURĂRILOR

COMISIA DE SUPRAVEGHERE A ASIGURĂRILOR

## DECIZIE

### privind autorizarea funcționării ca broker de asigurare a Societății Comerciale VIO ILE BROKER DE ASIGURARE — S.R.L.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 32/2000 privind activitatea de asigurare și supravegherea asigurărilor, cu modificările și completările ulterioare, și ale normelor emise în aplicarea acesteia,

în baza Hotărârii Consiliului Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor din data de 12 aprilie 2011, prin care s-a aprobat cererea Societății Comerciale VIO ILE BROKER DE ASIGURARE — S.R.L. de obținere a autorizației de funcționare ca broker de asigurare,

**Comisia de Supraveghere a Asigurărilor** d e c i d e:

Art. 1. — Societatea Comercială VIO ILE BROKER DE ASIGURARE — S.R.L., cu sediul social în Drobeta-Turnu Severin, str. Cezar nr. 2, bl. P1, sc. 1, ap. 2, județul Mehedinți, nr. de ordine în registrul comerțului J25/46/09.02.2011, cod unic de înregistrare 28009689/09.02.2011, este autorizată să funcționeze ca broker de asigurare, având ca obiect de activitate activitatea de broker de asigurare, conform prevederilor Legii nr. 32/2000 privind activitatea de asigurare și supravegherea asigurărilor, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 2. — Societatea comercială prevăzută la art. 1 are dreptul de a practica activitatea de broker de asigurare începând cu data înregistrării în Registrul brokerilor de asigurare.

Art. 3. — Societatea comercială prevăzută la art. 1 are obligația să depună la Comisia de Supraveghere a Asigurărilor copii ale documentelor privind plata ratelor primelor de asigurare aferente contractului de asigurare de răspundere civilă profesională, pe măsura achitării acestora, să deschidă Jurnalul asistenților în brokeraj și să înscrie în Registrul intermediarilor în asigurări și/sau reasigurări personalul propriu, conform Ordinului președintelui Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor nr. 10/2007 pentru punerea în aplicare a Normelor privind Registrul intermediarilor în asigurări și/sau în reasigurări, cu modificările și completările ulterioare.

Președintele Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor,  
**Angela Toncescu**

București, 27 aprilie 2011.  
Nr. 292.

---

---

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 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. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, 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. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

