



# MONITORUL OFICIAL

## AL

### ROMÂNIEI

Anul 174 (XVIII) — Nr. 159

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 20 februarie 2006

#### SUMAR

Nr.		Pagina
	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
2.218/2005.—	Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru modificarea Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România — RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare .....	1–16

## ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

### ORDIN

**pentru modificarea Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003  
pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească  
vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România — RNTR 2,  
cu modificările și completările ulterioare**

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, aprobată cu modificări prin Legea nr. 374/2005, ale art. 5 alin. (2) lit. i) și k) și alin. (3) lit. m) și 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. I.** — Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România — RNTR 2, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 275 și 275 bis din 18 aprilie 2003, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. **Titlul ordinului va avea următorul cuprins:**

**„ORDIN**

**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”**

2. **Articolul 1 va avea următorul cuprins:**

„Art. 1. — Se aprobă 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, prevăzute în anexa\*) care face parte integrantă din prezentul ordin.”

**Art. II.** — Anexa la Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, cu modificările și completările ulterioare, se modifică conform anexei care face parte integrantă din prezentul ordin.

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

**Art. IV.** — Prezentul ordin transpune Directiva Parlamentului european și a Consiliului 2004/3/CE din 11 februarie 2004,

care modifică directivele Consiliului 70/156/CEE și 80/1.268/CEE în ceea ce privește măsurarea emisiilor de dioxid de carbon și a consumului de carburant al autovehiculelor din categoria N<sub>1</sub>, Directiva Comisiei 2004/78/CE din 29 aprilie 2004, care modifică Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2001/56/CE privind încălzirea habitaculului autovehiculelor și remorcilor acestora și Directiva Consiliului 70/156/CEE, în vederea adaptării lor la progresul tehnic, Directiva Comisiei 2004/86/CE din 5 iulie 2004, care modifică, în scopul adaptării la progresul tehnic, Directiva Consiliului 93/93/CEE privind masele și dimensiunile autovehiculelor cu două sau trei roți, Directiva Comisiei

2004/104/CE din 14 octombrie 2004 privind adaptarea la progresul tehnic a Directivei Consiliului 72/245/CEE privind interferența radio (compatibilitate electromagnetică) a vehiculelor și care modifică Directiva Consiliului 70/156/CEE privind armonizarea legislației statelor membre cu privire la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora și Directiva Comisiei 2005/11/CE din 16 februarie 2005, care modifică, în scopul adaptării la progresul tehnic, Directiva Consiliului 92/23/CEE privind pneurile autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și montarea lor.

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

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,  
**Gheorghe Dobre**

București, 22 decembrie 2005.  
Nr. 2.218.

ANEXĂ

**1. Titlul reglementărilor va avea următorul cuprins:**

**„REGLEMENTĂRI  
privind omologarea de tip și eliberarea  
cărții de identitate a vehiculelor rutiere,  
precum și omologarea de tip a produselor utilizate  
la acestea — RNTR 2“**

**2. Caseta reglementărilor se abrogă.**

**3. Secțiunea „Prescurtări și definirea unor termeni utilizați“ se abrogă.**

**4. Titlul capitolului I va avea următorul cuprins:**

**„CAPITOLUL I  
Dispoziții generale. Definiții“**

**5. Capitolul I va avea următorul cuprins:**

„1. Prezentele reglementări stabilesc:

a) procedura și condițiile tehnice pentru omologarea de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape);

b) procedura de eliberare a cărții de identitate pentru vehiculele rutiere pentru care a fost acordată omologarea de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape);

c) procedura și condițiile tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea);

d) procedura și condițiile tehnice pentru omologarea de tip a produselor reglementate de directivele CE/CEE sau de regulamentele CEE-O.N.U.

2. Prezentele reglementări se aplică la omologarea de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape), omologarea de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea) și eliberarea cărții de identitate în vederea înmatriculării sau înregistrării în România pentru următoarele categorii de vehicule noi:

2.1. autovehicule complete, de bază, incomplete sau complete, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, precum și pentru remorcile acestora, cu excepția vehiculelor care se deplasează pe șine, a tractoarelor agricole și forestiere, a mașinilor pentru lucrări și a cvadriciclorilor;

2.2. tractoare agricole sau forestiere pe roți ori pe șenile, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă mai mare sau egală cu 6 km/h, remorci agricole sau forestiere și utilaje tractate interschimbabile, agricole sau forestiere;

2.3. autovehicule cu 2 sau 3 roți, având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și pentru cvadricicluri. Sunt exceptate:

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

b) autovehiculele destinate să fie conduse de un pieton;

c) autovehiculele destinate să fie utilizate de persoane cu handicap fizic — scaune rulante;

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

e) 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;

f) 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;

2.4. mașini autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier pe roți și având o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h;

2.5. remorci lente având o viteză maximă constructivă declarată mai mică sau egală cu 25 km/h și care nu sunt incluse în subpct. 2.1.

3. Prezentele reglementări se aplică, de asemenea, la omologarea de tip a produselor în vederea introducerii pe piață a produselor noi și care sunt reglementate de directivele CE/CEE și de regulamentele CEE-O.N.U.

4. Clasificarea vehiculelor rutiere pe categorii de omologare, definirea tipurilor de caroserie a acestora, precum și definirea claselor pentru autovehiculele destinate transportului de persoane sunt prevăzute în anexa nr. 1 la reglementări.

5. În sensul prezentelor reglementări, termenii de mai jos au următorul înțeles:

*acordurile de la Geneva*

— Acordul privind adoptarea de prescripții tehnice uniforme aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și pieselor ce pot fi montate sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile de recunoaștere reciprocă a omologărilor eliberate pe baza acestor prescripții, încheiat la Geneva la 20 martie 1958, la care România a aderat prin Decretul nr. 371/1976, și Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice mondiale aplicabile autovehiculelor, precum și echipamentelor și componentelor ce pot fi montate și/sau utilizate pe autovehicule, încheiat la Geneva la 25 iunie 1998, la care România a aderat prin Legea nr. 97/2002;

<i>ansamblu de vehicule autoritate competentă (pentru omologarea de tip)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ansamblul format dintr-un autovehicul tractor și unul sau două vehicule tractate;</li> <li>– autoritatea competentă a unui stat, responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip, în special pentru acordarea și, dacă este cazul, retragerea de certificate de omologare de tip, care asigură legătura cu autoritățile competente ale altor state și care este îndreptățită să verifice dispozițiile luate de constructor pentru asigurarea conformității producției;</li> </ul>
<i>autovehicul</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– vehiculul rutier care se deplasează prin propulsie proprie, cu excepția celui care circulă pe șine;</li> </ul>
<i>categorie de vehicul certificat de conformitate CE</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– orice grupă de vehicule care au caracteristici identice de concepție;</li> <li>– documentul precizat în directivele-cadru, eliberat de constructor în scopul certificării faptului că un anumit vehicul, omologat în conformitate cu prevederile directivei-cadru, corespunde tuturor cerințelor aplicabile în momentul fabricării și prin care se atestă că acesta poate fi înmatriculat sau pus în exploatare în toate statele membre fără nici o inspecție suplimentară;</li> </ul>
<i>certificat de omologare de tip</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– documentul eliberat de autoritatea competentă pentru omologarea de tip, după acordarea unei omologări de tip, și care conține informațiile ce trebuie furnizate de autoritatea competentă;</li> </ul>
<i>componentă, piesă</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– dispozitivul destinat să facă parte dintr-un vehicul, care trebuie să corespundă prevederilor specifice cuprinse în prezentele reglementări și care poate fi omologat separat față de vehicul, atunci când acest lucru este prevăzut în mod expres prin prezentele reglementări;</li> </ul>
<i>constructor</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– persoana fizică sau juridică care este, față de autoritatea competentă, responsabilă pentru toate aspectele privind omologarea de tip și asigurarea conformității producției, indiferent dacă persoana este sau nu este direct asociată la toate stadiile de construcție ale unui vehicul sau produs. Sunt, de asemenea, considerați ca fiind constructori: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) orice persoană fizică sau juridică care concepe ori a conceput, realizează sau a realizat pentru propriul uz un vehicul ori un produs;</li> <li>(ii) orice persoană fizică sau juridică care, din momentul în care un vehicul sau un produs a fost introdus pe piață, este răspunzătoare de conformitatea cu prevederile legislației aplicabile;</li> </ul> </li> </ul>
<i>directivă de bază (specifică)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– directivele precizate prin directivele-cadru, care se referă la omologarea de tip a unui vehicul, a unui sistem al vehiculului, a unei componente sau a unei entități tehnice;</li> </ul>
<i>directivă-cadru dosarul constructorului</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– directiva care se referă la omologarea de tip a întregului vehicul;</li> <li>– documentația care cuprinde conținutul total de date, desene, desene, fotografii etc., care trebuie furnizată serviciului tehnic sau autorității competente de către solicitantul omologării de tip odată cu cererea oficială de omologare de tip, conform datelor din fișele de informații;</li> </ul>
<i>dosar de omologare</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– dosarul constructorului însoțit de rapoartele de încercări sau de alte documente anexate de către serviciul tehnic ori de autoritatea competentă în desfășurarea exercitării sarcinii lor de serviciu;</li> </ul>
<i>entitate tehnică</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– dispozitivul destinat să facă parte dintr-un vehicul care trebuie să corespundă prevederilor specifice cuprinse în prezentele reglementări și care poate fi omologat separat față de vehicul, atunci când acest lucru este prevăzut în mod expres prin prezentele reglementări, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri de vehicule;</li> </ul>
<i>introducere pe piață</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– acțiunea de a face disponibile, pentru prima dată, contra cost sau gratuit, produse noi în vederea vânzării sau utilizării;</li> </ul>
<i>fișă de informații</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– documentul care conține informațiile pe care trebuie să le furnizeze solicitantul omologării de tip;</li> </ul>
<i>încărcătură indivizibilă</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– încărcătura 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 comportă 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 corespunde cerințelor prezentelor reglementări;</li> </ul>
<i>masă maximă tehnic admisibilă (masa totală maximă autorizată) omologare comunitară (CE) de tip</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– masa maximă a unui vehicul, în funcție de construcția și performanțele sale, și care este declarată de constructorul acestuia;</li> <li>– procedura administrativă prin care un stat membru al Uniunii Europene certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau entitate tehnică îndeplinește condițiile tehnice corespunzătoare unei directive specifice;</li> </ul>
<i>omologare comunitară (CE) de tip a întregului vehicul</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– procedura administrativă prin care un stat membru al Uniunii Europene certifică faptul că un tip de vehicul complet îndeplinește condițiile tehnice corespunzătoare unei directive-cadru în vederea înmatriculării sau înregistrării acestuia;</li> </ul>
<i>omologare comunitară (CE) de tip în mai multe etape a întregului vehicul</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– procedura administrativă prin care unul sau mai multe state membre ale Uniunii Europene certifică faptul că un tip de vehicul de bază, incomplet sau completat conform stării sale constructive, îndeplinește condițiile tehnice corespunzătoare unei directive-cadru în vederea înmatriculării sau înregistrării acestuia. Poate fi acordată pentru vehiculul completat, vehiculul de bază (de exemplu, șasiu echipat) sau pentru alte trepte intermediare de montaj ale vehiculului;</li> </ul>
<i>omologare națională de tip</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– procedura administrativă prin care RAR certifică faptul că un tip de vehicul sau produs îndeplinește condițiile tehnice specifice aplicabile conform prezentelor reglementări;</li> </ul>
<i>omologare națională de tip a întregului vehicul</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– procedura administrativă prin care RAR certifică faptul că un tip de vehicul complet îndeplinește condițiile tehnice aplicabile conform prezentelor reglementări în vederea înmatriculării sau înregistrării acestuia;</li> </ul>
<i>omologare națională de tip în mai multe etape a întregului vehicul</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– procedura administrativă prin care RAR certifică faptul că un tip de vehicul rutier de bază, incomplet sau completat, îndeplinește condițiile tehnice aplicabile conform prezentelor reglementări în vederea înmatriculării sau înregistrării acestuia. Poate fi acordată pentru vehiculul completat, vehiculul de bază (de exemplu, șasiu echipat) sau pentru alte trepte intermediare de montaj ale vehiculului;</li> </ul>

<i>omologare internațională (CEE-O.N.U.) de tip</i>	— procedura administrativă prin care o parte contractantă a acordurilor de la Geneva certifică faptul că un tip de vehicul, echipament, componentă sau piesă îndeplinește condițiile tehnice corespunzătoare unui regulament CEE-O.N.U. specific;
<i>produs</i>	— sistemul, echipamentul, piesa, componenta sau entitatea tehnică, utilizată la fabricarea unui vehicul, pentru înlocuirea celor existente pe un vehicul sau pentru montare/utilizare ulterioară pe un vehicul omologat;
<i>produs de origine</i>	— produsul utilizat la fabricarea unui vehicul și care a echipat vehiculul la omologarea de tip a acestuia;
<i>produs de schimb</i>	— produsul destinat să fie utilizat la un vehicul pentru a înlocui un produs montat pe acest vehicul;
<i>produs de schimb de origine</i>	— produsul destinat să fie utilizat la un vehicul pentru a înlocui un produs montat pe acest vehicul și care este de aceeași calitate ca și produsul de origine, fiind fabricat conform specificațiilor și normelor de fabricație furnizate de constructorul vehiculului pentru fabricarea produselor de origine sau produselor de schimb destinate vehiculului respectiv. Sunt incluse și produsele de schimb fabricate pe aceeași linie de producție ca și produsele de origine;
<i>prima înmatriculare, prima înregistrare a unui vehicul regulament CEE-O.N.U. reprezentantul constructorului</i>	— înmatricularea sau înregistrarea pentru prima dată a unor vehicule rutiere noi;
<i>serviciu tehnic</i>	— regulamentul-anexă la acordurile de la Geneva; — orice persoană fizică sau juridică stabilită în România sau în Uniunea Europeană, după caz, nominalizată legal de constructor pentru a-l reprezenta pe lângă autoritatea competentă și de a acționa în numele său în domeniul prezentelor reglementări; — organizația sau organismul agreată/agreat ca laborator de încercări și care efectuează încercările sau inspecțiile în numele autorității competente a unui stat. Această funcție poate fi îndeplinită, de asemenea, de însăși autoritatea competentă. Serviciile tehnice trebuie să satisfacă normele armonizate referitoare la funcționarea laboratoarelor de încercări (EN 45001): (i) un constructor nu poate fi agreat ca serviciu tehnic decât dacă reglementările specifice prevăd acest lucru în mod expres; (ii) în scopurile prezentelor reglementări, este acceptată utilizarea de către un serviciu tehnic, cu acordul autorității competente, a unor instalații de încercare care nu îi aparțin;
<i>sistem, echipament</i>	— ansamblul de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea unei funcții specifice într-un vehicul și care trebuie să îndeplinească prevederile cuprinse în prezentele reglementări;
<i>tip de vehicul</i>	— vehiculele dintr-o anumită categorie, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia se face omologarea de tip. Un tip de vehicul poate avea variante și versiuni diferite;
<i>variantă</i>	— vehiculele dintr-un anumit tip, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia se face omologarea de tip;
<i>vânzare vehicul de bază</i>	— comercializarea vehiculelor noi;
<i>vehicul complet</i>	— vehiculul incomplet, al cărui număr de identificare ca vehicul se păstrează în timpul următoarelor etape ale procesului de omologare de tip în mai multe etape;
<i>vehicul completat</i>	— vehiculul care a fost supus unui proces de omologare de tip într-o singură etapă și care îndeplinește toate prevederile aplicabile ale prezentelor reglementări;
<i>vehicul incomplet</i>	— vehiculul care a fost supus unui proces de omologare de tip în mai multe etape și care îndeplinește toate prevederile aplicabile ale prezentelor reglementări;
<i>vehicul (rutier)</i>	— vehiculul care necesită completarea în cel puțin o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate prevederile aplicabile ale prezentelor reglementări;
<i>vehicul (rutier) nou</i>	— sistemul mecanic care circulă pe drum, cu sau fără mijloace de autopropulsare, și care se utilizează în mod normal pentru transportul de persoane și/sau de mărfuri ori pentru efectuarea de servicii sau lucrări;
<i>versiune</i>	— vehiculul rutier aflat înaintea primei înmatriculări, primei înregistrări sau primei utilizări, după caz;
	— vehiculele dintr-o anumită variantă, identice cel puțin în ceea ce privește aspectele esențiale indicate în reglementarea pe baza căreia se face omologarea de tip.
6. În cuprinsul prezentelor reglementări se utilizează următoarele abrevieri:	
CE	— Comunitatea Europeană;
CEE	— Comunitatea Economică Europeană;
CEE-O.N.U.	— Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite;
CIV	— cartea de identitate a vehiculului;
GNC	— gaz natural comprimat;
GPL	— gaz petrolier lichefiat;
MTCT	— Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului;
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 cu motor cu aprindere prin comprimare;
RAR	— Registrul Auto Român — R.A.;
VIN	— numărul de identificare a unui vehicul (combinație structurală de caractere atribuite unui vehicul de constructorul său în vederea identificării în conformitate cu SR ISO 3779:1996);
WMI	— codul de identificare a constructorului unui vehicul.“



**6. Titlul capitolului II va avea următorul cuprins:****„CAPITOLUL II  
Omologarea de tip“****7. Capitolul II va avea următorul cuprins:****„SECȚIUNEA I  
Condiții generale**

1. Pentru vehiculele menționate în continuare RAR eliberează CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării, numai dacă acestea dețin omologare națională de tip a întregului vehicul valabilă, în conformitate cu prevederile secțiunii a II-a din prezentul capitol:

1.1. autovehicule complete, de bază, incomplete sau completate, destinate circulației pe drumurile publice, având cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, precum și pentru remorcile acestora, cu excepția vehiculelor care se deplasează pe șine, a tractoarelor agricole și forestiere, a mașinilor pentru lucrări și a cvadriciclorilor;

1.2. tractoare agricole și forestiere pe roți având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h;

1.3. autovehicule cu 2 sau 3 roți, având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și pentru cvadriciclori. Sunt exceptate:

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

b) autovehiculele destinate să fie conduse de un pieton;

c) autovehiculele destinate să fie utilizate de persoane cu handicap fizic — scaune rulante;

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

e) 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;

f) 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;

1.4. mașini autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier pe roți și având o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h;

1.5. remorci lente având o viteză maximă constructivă declarată mai mică sau egală cu 25 km/h și care nu sunt incluse la subpct. 1.1.

1.6. La omologarea de tip a întregului vehicul pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări care păstrează caracteristicile de bază ale unui tractor agricol sau forestier pe roți și având o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h (subpct. 1.4) se aplică condițiile tehnice aplicabile pentru tractoarele agricole sau forestiere pe roți, având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 și 40 km/h (subpct. 1.2), cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd în mod expres alte dispoziții.

1.7. La omologarea de tip a întregului vehicul pentru remorcile lente având o viteză maximă constructivă declarată mai mică sau egală cu 25 km/h (subpct. 1.5) se aplică condițiile tehnice aplicabile la celelalte categorii de vehicule, în funcție de categoria autovehiculului tractor.

2. De la data aderării României la Uniunea Europeană, pentru vehiculele menționate în continuare RAR eliberează CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării, numai dacă acestea dețin omologare CE de tip a întregului vehicul valabilă, pe baza Certificatului de conformitate CE emis de constructor, fără efectuarea de încercări suplimentare:

2.1. autovehiculele din categoria M<sub>1</sub> echipate cu motoare cu ardere internă, în conformitate cu prevederile Directivei 70/156/CEE, modificată prin Directiva 2004/104/CE;

2.2. tractoarele agricole sau forestiere pe roți ori pe șenile (categoriile T și C), având cel puțin două axe și o viteză maximă constructivă mai mare sau egală cu 6 km/h, remorcile agricole sau forestiere (categoria R) și utilajele tractate interschimbabile, agricole ori forestiere (categoria S), în conformitate cu prevederile Directivei 2003/37/CE;

2.2.1. pentru vehiculele din categoriile T1, T2 și T3 prevederile subpct. 2.2 se aplică:

a) noilor tipuri de vehicule începând cu data aderării României la Uniunea Europeană;

b) tuturor vehiculelor noi înmatriculate sau înregistrate începând cu 1 iulie 2009;

2.2.2. pentru alte categorii de vehicule decât cele precizate la subpct. 2.2.1, după ce toate directivele specifice pentru o categorie de vehicule definită în anexa nr. II la Directiva 2003/37/CE au fost adoptate, prevederile subpct. 2.2 se vor aplica:

a) la 3 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptată, pentru noile tipuri de vehicule;

b) la 6 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptată, pentru toate vehiculele noi ce urmează să fie înmatriculate sau înregistrate.

2.2.3. RAR poate, la cererea constructorului, să aplice prevederile subpct. 2.2 la un nou tip de vehicul începând cu data intrării în vigoare a tuturor directivelor specifice respective, dar nu mai devreme de data aderării României la Uniunea Europeană;

2.3. autovehiculele cu 2 sau 3 roți (categoria L), având roți jumelate sau nejumelate, destinate circulației pe drumurile publice, precum și cvadriciclori, în conformitate cu prevederile Directivei 2002/24/CE, modificată prin Directiva 2003/77/CE. Sunt exceptate:

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

b) autovehiculele destinate să fie conduse de un pieton;

c) autovehiculele destinate să fie utilizate de persoane cu handicap fizic — scaune rulante;

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

e) 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;

f) 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. De la data aderării României la Uniunea Europeană, RAR acordă omologare CE de tip a întregului vehicul pentru categoriile de vehicule precizate la pct. 2, după cum urmează:

3.1. pentru categoria de vehicule precizată la subpct. 2.1, în conformitate cu prevederile Directivei 70/156/CEE, modificată prin Directiva 2004/104/CE;

3.2. pentru categoriile de vehicule precizate la subpct. 2.2, în conformitate cu prevederile Directivei 2003/37/CE;

3.2.1. pentru vehiculele din categoriile T1, T2 și T3, prevederile subpct. 3.2 se aplică:

a) noilor tipuri de vehicule începând cu data aderării României la Uniunea Europeană;

b) tuturor vehiculelor noi înmatriculate sau înregistrate începând cu 1 iulie 2009;

3.2.2. pentru alte categorii de vehicule decât cele precizate la subpct. 3.2.1, după ce toate directivele specifice pentru o categorie de vehicule definită în anexa nr. II la Directiva 2003/37/CE au fost adoptate, prevederile subpct. 3.2 se vor aplica:

a) la 3 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptată, pentru noile tipuri de vehicule;

b) la 6 ani după intrarea în vigoare a ultimei directive specifice care mai trebuie adoptată, pentru toate vehiculele noi ce urmează să fie înmatriculate sau înregistrate.

3.2.3. RAR poate, la cererea constructorului, să aplice prevederile subpct. 3.2 la un nou tip de vehicul începând cu data intrării în vigoare a tuturor directivelor specifice respective, dar nu mai devreme de data aderării României la Uniunea Europeană.

3.3. pentru categoriile de vehicule precizate la subpct. 2.3, în conformitate cu prevederile Directivei 2002/24/CE, modificată prin Directiva 2003/77/CE.

4. Introducerea pe piață a produselor noi reglementate de directivele CE/CEE sau regulamentele CEE-O.N.U. este admisă numai dacă acestea sunt omologate de tip.

5. În vederea introducerii pe piață a produselor precizate la pct. 4, RAR acordă omologarea națională de tip (sau omologare CEE-O.N.U. de tip, dacă prin prezentele reglementări este prevăzută această echivalare) pentru aceste produse, în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

6. Sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip produsele noi care dețin omologare CE de tip sau omologare CEE-O.N.U. de tip.

7. Sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip produsele noi de origine și produsele noi de schimb de origine.

8. De la data aderării României la Uniunea Europeană, introducerea pe piață a sistemelor, componentelor și entităților tehnice noi reglementate de directivele CE/CEE este admisă numai dacă acestea dețin omologare CE de tip (sau omologare CEE-O.N.U. de tip, dacă prin prezentele reglementări este prevăzută această echivalare).

9. De la data aderării României la Uniunea Europeană, RAR acordă omologarea CE de tip pentru sistemele, componentele și entitățile tehnice noi reglementate de directivele CE/CEE, în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

10. La cererea solicitantului omologării de tip, RAR acordă omologarea CEE-O.N.U. de tip pentru echipamentele, componentele și piesele noi reglementate de regulamentele CEE-O.N.U., în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

11. În vederea introducerii pe piață a produselor noi omologate de tip, acestea trebuie să respecte prevederile legale referitoare la inscripționare, marcare, atestarea conformității și acordarea garanției.

12. RAR acordă omologarea națională de tip, omologarea CEE-O.N.U. de tip și, de la data aderării României la Uniunea Europeană, omologarea CE de tip pentru vehicule în ceea ce privește produsele utilizate la acestea, în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări, ale regulamentelor CEE-O.N.U. și ale directivelor specifice, după caz.

13. La acordarea omologării CE de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape), a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea), a sistemelor, a componentelor și a entităților tehnice se vor respecta prevederile administrative în conformitate cu anexele la directivele-cadru sau directivele specifice în baza cărora se acordă omologarea CE de tip (definiții, modelul fișei de informații, modelul numărului de omologare de tip, modelul mărcii de omologare de tip, verificarea conformității producției etc.).

14. La acordarea omologării CEE-O.N.U. de tip a vehiculelor, a echipamentelor, a componentelor și a pieselor se vor respecta prevederile administrative în conformitate cu anexele la regulamentele CEE-O.N.U. în baza cărora se acordă omologarea CEE-O.N.U. de tip (definiții, modelul fișei de informații, modelul numărului de omologare de tip, modelul mărcii de omologare de tip, verificarea conformității producției etc.).

## SECȚIUNEA a II-a

### **Omologarea națională de tip a întregului vehicul și omologarea națională de tip a vehiculelor și a produselor**

#### **1. Domeniul de aplicare**

1.1. Prevederile prezentei secțiuni se aplică la omologarea națională de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape), la omologarea națională de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea), precum și la omologarea națională de tip a produselor care sunt reglementate de directivele CE/CEE sau regulamentele CEE-O.N.U.

#### **2. Definiții**

2.1. În cadrul prezentei secțiuni, termenul *omologare de tip* este utilizat pentru a desemna activitățile sau cerințele comune pentru omologarea națională de tip a întregului vehicul (într-o singură etapă sau în mai multe etape), pentru omologarea națională de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea) și pentru omologarea națională de tip a produselor care sunt reglementate de directivele CE/CEE sau regulamentele CEE-O.N.U.

2.2. În sensul prezentei secțiuni, termenii de mai jos au următoarele înțelesuri:

— *convenție de supraveghere* — convenția de supraveghere încheiată între RAR și solicitantul omologării de tip în vederea verificării de către RAR a conformității vehiculului sau produsului comercializat cu cel omologat;

— *chemarea vehiculelor* — notificarea deținătorilor vehiculelor în vederea prezentării acestora pentru remedierea, pe cheltuiala constructorului, reprezentantului acestuia sau importatorului, a neconformităților sistematice și majore referitoare la caracteristicile de omologare constatate la vehiculele comercializate;

— *importator* — orice persoană juridică română care comercializează vehicule sau produse noi fabricate în afara României și care poate pune la dispoziție RAR documentele necesare omologării de tip (conform cerințelor precizate la subpct. 3.2).

#### **3. Cererea pentru acordarea omologării de tip**

3.1. Cererea pentru acordarea omologării de tip va fi înaintată RAR de către constructorul vehiculului sau produsului, reprezentantul acestuia sau importatorul, persoană juridică română. Cererea trebuie să fie însoțită de dosarul constructorului.

3.2. Dosarul constructorului trebuie să conțină, pe lângă documentația tehnică necesară, după caz:

a) copie de pe certificatul de înmatriculare/înregistrare la oficiul registrului comerțului al solicitantului omologării de tip;

b) copie de pe documentul prin care constructorul, dacă este cazul, împuternicește solicitantul omologării de tip;

c) copie 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 de tip acordate în baza prevederilor specifice din prezentele reglementări (anexa nr. 2 la reglementări), a directivelor specifice CEE/CE sau a regulamentelor CEE-O.N.U. pentru vehiculul ce se dorește a fi omologat, în cazul omologării naționale de tip a întregului vehicul;

e) copii de pe certificatele de omologare de tip acordate în baza prevederilor specifice din prezentele reglementări (anexa nr. 2 la reglementări), a directivelor specifice CEE/CE sau a regulamentelor CEE-O.N.U. pentru vehiculul respectiv (în forma completă: comunicare, raport de încercări, specificație tehnică și desene, după caz), în cazul omologării naționale de tip a întregului vehicul;

f) desenul plăcuței constructorului vehiculului, cu explicitarea datelor inscripționate, explicitarea semnificației caracterelor din numărul de identificare a vehiculului (VIN),

desenele cu amplasarea mijloacelor de identificare, în cazul omologării naționale de tip a întregului vehicul;

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

h) certificatul de conformitate CE al unui vehicul în original, astfel cum este definit de directivele-cadru, în cazul omologării naționale de tip a întregului vehicul;

i) manualul de utilizare în limba română.

3.3. În cazul unei omologări naționale de tip în mai multe etape a întregului vehicul, documentele ce trebuie anexate cuprind:

— în prima etapă, acele părți ale dosarului constructorului și certificatele de omologare de tip cerute pentru un vehicul complet, corespunzător etapei de construcție a vehiculului de bază;

— în a doua etapă și următoarele, acele părți ale dosarului constructorului și certificatele de omologare de tip care se referă la etapa curentă de fabricație, precum și o copie a certificatului de omologare de tip a întregului vehicul pentru vehiculul de bază sau incomplet, care a fost eliberat corespunzător etapei constructive anterioare. În plus, constructorul 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/transformatoare al constructorului vehiculului de bază, cu informații privind materialele folosite (în locul manualului se poate prezenta o agreare din partea constructorului vehiculului de bază).

3.4. În cazul solicitării omologării naționale de tip a întregului vehicul pentru mai multe variante/versiuni ale aceluiași tip de vehicul, dosarul constructorului trebuie să cumuleze toate caracteristicile tehnice ale vehiculelor respective, din care să reiasă clar diferențele dintre acestea în ceea ce privește datele ce se înscriu în CIV. În vederea omologării, RAR va stabili unul sau mai multe vehicule reprezentative ce vor fi prezentate la verificări și va acorda număr de omologare națională de tip a întregului vehicul pentru fiecare variantă/versiune de vehicul pentru care s-a solicitat omologarea.

3.5. Pentru fiecare tip de vehicul sau produs va fi înaintată câte o cerere de omologare de tip separată.

#### 4. Procedura de omologare de tip

4.1. Omologarea de tip se acordă numai persoanelor juridice române, în calitate de constructor, reprezentant al acestuia sau importator.

4.2. RAR acordă omologarea națională de tip a întregului vehicul unui tip de vehicul complet pentru:

a) tipurile de autovehicule și remorcile acestora (definite la secțiunea I subpct. 1.1), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

Pentru vehiculele speciale se vor aplica prevederile din anexa nr. XI la Directiva 70/156/CEE, modificată prin Directiva 2004/104/CE, apendicele 1—4, în funcție de destinația vehiculului special;

b) tipurile de tractoare agricole sau forestiere (definite la secțiunea I subpct. 1.2), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări;

c) tipurile de autovehicule cu 2 sau 3 roți (definite la secțiunea I subpct. 1.3), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări;

d) tipurile de mașini autopropulsate pentru lucrări (definite la secțiunea I subpct. 1.4), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări;

e) remorcile lente (definite la secțiunea I subpct. 1.5), care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

4.3. RAR acordă omologarea națională de tip în mai multe etape a întregului vehicul pentru vehiculele de bază, incomplete sau completate, din categoriile menționate la subpct. 4.2, care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc toate condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

4.4. Documentele pe baza cărora se acordă omologarea națională de tip a întregului vehicul sunt:

a) certificatele de omologare națională de tip eliberate de RAR, care atestă îndeplinirea condițiilor specifice precizate prin prezentele reglementări în urma efectuării încercărilor ori verificărilor necesare; sau

b) certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pe baza fiecărei directive specifice precizate în prezentele reglementări; sau

c) certificatele de omologare CEE-O.N.U. de tip eliberate de autoritățile competente din statele care sunt părți contractante la acordurile de la Geneva pe baza fiecărui regulament CEE-O.N.U. precizat în prezentele reglementări.

4.5. În funcție de certificatele de omologare de tip privind directivele specifice CEE/CE și/sau regulamentele CEE-O.N.U., prezentate la RAR de solicitantul omologării naționale de tip a întregului vehicul, 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.

4.6. Omologarea națională de tip a întregului vehicul în cazul vehiculelor rutiere pentru care există omologare CE de tip al întregului vehicul se acordă în baza documentelor care demonstrează existența unei omologări CE de tip a întregului vehicul valabilă, acordată de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, fără efectuarea de încercări suplimentare.

4.6.1. În cazul autovehiculelor cu 2 sau 3 roți, omologările CE de tip ale întregului vehicul, acordate conform Directivei 92/61/CEE înainte de 9 noiembrie 2003, rămân valabile. De asemenea, sunt acceptate extinderile la omologările CE de tip ale întregului vehicul, acordate înainte de 9 noiembrie 2003 conform dispozițiilor directivei în baza căreia a fost inițial acordată omologarea. Totuși, certificatele de conformitate CE emise de constructor trebuie să corespundă modelului precizat în anexa nr. IV la Directiva 2002/24/CE.

4.7. Vehiculelor rutiere pentru care există omologare CE de tip a întregului vehicul, în conformitate cu prevederile directivelor-cadru, li se va acorda omologare națională de tip a întregului vehicul în următoarele condiții:

— se furnizează RAR certificatul de omologare CE a întregului vehicul, de la ediția de bază până la ultima modificare în vigoare și cu anexele aferente: III și VIII pentru Directiva 70/156/CEE; II și VII pentru Directiva 2002/24/CE (sau II pentru Directiva 92/61/CEE), respectiv I pentru Directiva 74/150/CEE (sau I și VI pentru Directiva 2003/37/CE); se adaugă desenele/fotografiile cerute de anexele menționate, dacă este cazul;

— se prezintă un certificat de conformitate CE în original, personalizat pe un vehicul din tipul/variante/versiunea ce se dorește a fi omologată.

4.7.1. Dacă aceste condiții sunt îndeplinite și dosarul prevăzut la subpct. 3.2 este prezentat la RAR, omologarea națională de tip a întregului vehicul se acordă fără prezentarea vehiculului.

4.7.2. Vehiculele pentru care nu se poate prezenta certificatul de conformitate CE vor fi tratate ca orice alt vehicul pentru care s-au emis certificate de omologare de tip ale vehiculului în ceea ce privește produsele utilizate la acesta și vor fi supuse unor verificări ce se vor stabili de către RAR (a se vedea subpct. 4.5). Pentru aceste vehicule, precum și pentru celelalte de alt fel se vor prezenta toate certificatele de omologare de tip conform listelor anexate la prezentele reglementări.



4.8. La omologarea națională de tip a întregului vehicul sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni anterioare ale directivelor specifice CE/CEE precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări, dacă condițiile tehnice specifice sunt aceleași cu cele din versiunile precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

4.9. La omologarea națională de tip a întregului vehicul sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni ulterioare ale directivelor specifice CE/CEE, precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

4.9.1. Data de la care se aplică această prevedere este cea specificată prin directivele specifice CE/CEE respective.

4.10. În urma acordării omologării naționale de tip a întregului vehicul, RAR va elibera un certificat de omologare națională de tip a întregului vehicul pentru fiecare tip de vehicul complet, de bază, incomplet sau completat omologat.

4.10.1. Certificatul de omologare națională de tip a întregului vehicul are valabilitate nelimitată, cu excepția omologărilor naționale de tip ale întregului vehicul, acordate pe bază de derogare în condițiile stabilite prin prezentele reglementări.

4.11. Omologarea națională de tip a întregului vehicul își pierde valabilitatea în scopul primei înmatriculări, primei înregistrări sau vânzării unui vehicul rutier nou de la data la care prin prezentele reglementări se modifică una dintre condițiile tehnice specifice impuse pentru prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea unui vehicul rutier nou.

În acest caz nu se mai pot elibera CIV în baza omologării respective, iar CIV existente mai pot fi folosite numai în conformitate cu prevederile cap. V.

4.11.1. În cazul șasiurilor echipate având omologare națională de tip a întregului vehicul valabilă, dar care nu au fost carosate și înmatriculate sau înregistrate în limita de valabilitate a acestei omologări, se iau în considerare pentru șasiul echipat reglementările care au stat la baza omologării respective, dar nu mai mult de 18 luni de la data pierderii valabilității omologării naționale de tip a întregului vehicul. Pentru modificările realizate în vederea obținerii vehiculului completat se iau în considerare prezentele reglementări, avându-se în vedere categoria vehiculului.

4.12. RAR acordă cod WMI numai acelor constructori care produc structura portantă a vehiculului, după cum urmează:

- a) caroserie autoportantă;
- b) șasiu;
- c) proțap și/sau șasiu, în cazul remorcilor (după caz și în funcție de tipul constructiv al acestora);
- d) șasiu — batiul motorului/carcasa transmisiei, cutiei de viteze, în cazul tractoarelor.

Acordarea codului WMI se realizează numai după efectuarea unui audit de către RAR prin care să se verifice implementarea efectivă la constructorul respectiv a tehnologiilor de fabricare a structurii portante a vehiculului.

4.13. RAR acordă omologarea națională de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea) pentru tipurile de vehicule care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

4.13.1. În urma acordării omologării naționale de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea), RAR eliberează un certificat de omologare națională de tip pentru fiecare tip de vehicul omologat.

4.13.2. Omologarea națională de tip pentru un vehicul (în ceea ce privește produsele utilizate la acesta) își pierde valabilitatea de la data la care prin prezentele reglementări se modifică condițiile tehnice specifice impuse pentru introducerea pe piață.

4.14. RAR acordă omologarea națională de tip a produselor pentru tipurile de produse care sunt conforme cu informațiile din dosarul constructorului și care îndeplinesc condițiile tehnice specifice indicate în prezentele reglementări.

4.14.1. Sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip produsele noi care dețin omologare CE de tip sau omologare CEE-O.N.U. de tip.

4.14.2. Sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip produsele noi de origine și produsele noi de schimb de origine.

4.15. În urma acordării omologării naționale de tip a produselor, RAR eliberează un certificat de omologare națională de tip pentru fiecare tip de produse omologat.

4.16. Omologarea națională de tip pentru un produs își pierde valabilitatea în scopul introducerii pe piață de la data la care prin prezentele reglementări se modifică condițiile tehnice specifice impuse pentru introducerea pe piață.

4.17. La introducerea pe piață a unui produs sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni anterioare ale directivelor specifice CE/CEE, precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări, dacă condițiile tehnice specifice sunt aceleași cu cele din versiunile precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

4.18. La introducerea pe piață a unui produs sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pe baza unor versiuni ulterioare ale directivelor specifice CE/CEE, precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

4.18.1. Data de la care se aplică această prevedere este cea specificată prin directivele specifice CE/CEE respective.

#### 5. Modificări ale omologărilor de tip

5.1. RAR va lua măsurile necesare pentru a fi informat asupra oricărei modificări a informațiilor care figurează în dosarul de omologare.

5.2. Dacă, în cazul unei omologări de tip, datele din dosarul de omologare au fost modificate, RAR va modifica în mod corespunzător dosarul de omologare.

Dacă, în plus, una dintre informațiile din certificatul de omologare de tip (cu excluderea anexelor) a fost modificată sau dacă cerințele specifice au fost modificate după data omologării de tip, modificarea este considerată ca o „extindere“ și RAR va emite un certificat de omologare de tip revizuit (însoțit de un număr de extindere), care va indica clar motivul extinderii, precum și data republicării.

Dacă RAR estimează că o modificare a unui dosar de omologare justifică noi încercări sau noi verificări, RAR trebuie să informeze constructorul și va elibera documentele precizate la primul și al doilea alineat numai după efectuarea încercărilor sau verificărilor ale căror rezultate trebuie să fie satisfăcătoare.

5.3. Extinderea omologării de tip a întregului vehicul se poate acorda în cazul în care vehiculul este o variantă constructivă a unui tip/variantă/versiune de vehicul care a obținut de la RAR omologarea națională de tip a întregului vehicul.

În toate cazurile de solicitare a extinderii omologării de tip, vehiculele sau produsele trebuie să corespundă prezentelor reglementări în vigoare la data prezentării în vederea extinderii omologării de tip a vehiculului sau produsului pentru care se cere extinderea omologării.

5.4. Pentru categoriile de vehicule sau produse care nu sunt afectate de o modificare a cerințelor specifice nu este necesară modificarea omologării de tip.

#### 6. Eliberarea CIV

6.1. Constructorul, reprezentantul acestuia sau importatorul, în calitate de deținător al unei omologări naționale de tip a întregului vehicul, va elibera o copie de pe certificatul de omologare națională de tip a întregului vehicul, care va însoți fiecare vehicul complet, de bază, incomplet sau completat,



fabricat sau importat, prin care certifică conformitatea vehiculului cu tipul de vehicul omologat.

6.2. În urma acordării omologării naționale de tip a întregului vehicul și pe baza copie de pe certificatul de omologare națională a întregului vehicul, RAR eliberează CIV pentru fiecare vehicul fabricat conform tipului de vehicul omologat, în vederea înmatriculării sau înregistrării acestuia.

6.2.1. Dacă o altă persoană juridică română, reprezentant al aceluiași constructor de vehicule sau importator pentru același tip de vehicul, importă mai mult de 10 bucăți de acest tip, ea poate, de comun acord cu persoana juridică deținătoare a omologării naționale de tip a întregului vehicul, să primească CIV.

6.3. Prin excepție de la prevederile subpct. 6.1 și 6.2, solicitantul omologării naționale de tip a întregului vehicul pentru un vehicul care necesită verificarea conformității și/sau efectuarea de încercări poate cere acordarea unui număr limitat de CIV anterior obținerii omologării naționale de tip a întregului vehicul. Acestea vor putea fi eliberate după maximum 5 zile lucrătoare de la data verificării de către RAR a conformității vehiculului cu datele ce se înscriu în CIV și care au fost puse la dispoziție de către solicitantul omologării de tip a întregului vehicul.

6.3.1. Dacă se constată neconformități ale tipului de vehicul, se vor efectua verificări suplimentare pentru atestarea încadrării caracteristicilor vehiculului în cerințele prezentelor reglementări. În cazul în care neconformitățile constatate sunt remediate de solicitantul omologării de tip a întregului vehicul, pentru a se putea obține certificatul de omologare națională de tip a întregului vehicul, solicitantul omologării va fi obligat să rezolve totodată și neconformitățile constatate la vehiculele pentru care a obținut un număr limitat de CIV și să elimine posibilitatea apariției acestor neconformități la vehiculele ce vor fi comercializate în continuare. În acest caz, în vederea eliberării în continuare a altor CIV, solicitantul omologării trebuie să prezinte la RAR documentele care să ateste chemarea vehiculelor de la clienți pentru remedierile impuse.

6.4. De la data aderării României la Uniunea Europeană, eliberarea de către RAR a CIV pentru vehiculele care dețin omologare CE de tip a întregului vehicul se face în baza certificatului de conformitate CE, fără efectuarea de încercări suplimentare.

6.5. Datele din CIV referitoare la vehicul se înscriu de către RAR și, după caz, de către deținătorul omologării naționale de tip a întregului vehicul.

6.6. Constructorul, reprezentantul acestuia sau importatorul, în calitate sa de deținător al unei omologări naționale de tip pentru un produs, certifică conformitatea cu tipul respectiv pentru fiecare produs fabricat sau importat, prin eliberarea unei declarații de conformitate (certificat de conformitate).

De asemenea, acesta va aplica pe fiecare produs fabricat în conformitate cu tipul omologat marca sa de fabricație sau comercială, tipul și/sau, dacă cerințele existente prevăd astfel, marca de omologare sau numărul omologării naționale de tip. În ultimul caz, constructorul poate să nu mai aplice marca sa de fabricație sau comercială ori tipul.

#### **7. Înmatricularea, înregistrarea sau introducerea pe piață**

7.1. Prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea unui vehicul rutier nou este admisă numai dacă acesta este însoțit de o CIV valabilă, în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări. În cazul vehiculelor de bază sau incomplete, nu se aplică folia de securizare pe CIV.

7.2. La prima înmatriculare, prima înregistrare sau la vânzare, un vehicul rutier nou trebuie să corespundă condițiilor tehnice impuse la omologarea națională de tip a întregului vehicul, precizate prin prezentele reglementări, cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd în mod expres alte date de aplicare pentru prima înmatriculare, prima înregistrare sau vânzarea unui vehicul rutier nou.

7.3. Introducerea pe piață a unui produs este admisă numai dacă acesta a fost omologat național de tip în

conformitate cu prevederile prezentelor reglementări și dacă se respectă cerințele precizate la subpct. 6.6.

7.4. La introducerea pe piață, un produs trebuie să corespundă condițiilor tehnice impuse la omologarea națională de tip și precizate prin prezentele reglementări, cu excepția cazurilor pentru care prezentele reglementări prevăd în mod expres alte date de aplicare pentru introducerea pe piață.

7.5. Prevederile subpct. 7.3 nu se aplică produselor care sunt exceptate de la procedura de omologare națională de tip în conformitate cu prevederile subpct. 4.14.1 și 4.14.2.

7.5.1. În vederea introducerii pe piață, produsele exceptate de la procedura de omologare națională de tip în conformitate cu prevederile subpct. 4.14.1 și 4.14.2 trebuie să respecte prevederile legale referitoare la inscripționare, marcarea, atestarea conformității și acordarea garanției.

#### **8. Excepții și proceduri alternative**

8.1. De la procedura de omologare națională de tip a întregului vehicul sau de la unele prevederi ale prezentelor reglementări pot fi exceptate unele categorii de vehicule în conformitate cu prevederile cap. V.

8.2. Prevederile prezentei secțiuni nu se aplică produselor care sunt destinate vehiculelor rutiere ce nu intră în domeniul de aplicare a prezentelor reglementări sau care sunt exceptate parțial ori total de la aceste prevederi.

#### **9. Recunoașterea omologărilor echivalente**

9.1. La acordarea omologării naționale de tip a întregului vehicul se recunoaște echivalența dintre directivele specifice prevăzute în prezentele reglementări și regulamentele CEE-O.N.U. echivalente, conform celor precizate în anexa nr. 2 la prezentele reglementări. Recunoașterea echivalenței se face pentru versiunea regulamentului CEE-O.N.U. prevăzută în directiva-cadru sau în directiva specifică corespunzătoare (aplicabile conform prezentelor reglementări) ori pentru orice versiune ulterioară.

9.2. În cazul directivelor în care se impune în mod explicit aplicarea condițiilor tehnice din regulamentul CEE-O.N.U. echivalent, se aplică condițiile tehnice din versiunea regulamentului CEE-O.N.U. prevăzută în directiva-cadru sau în directiva specifică corespunzătoare (aplicabile conform prezentelor reglementări). Dacă această versiune nu este prevăzută în mod expres, se aplică condițiile tehnice din ultima versiune a regulamentului CEE-O.N.U. respectiv, conform documentului CEE-O.N.U.: TRANS/WP.29/343 privind stadiul aplicării Acordului de la Geneva din 1958, ultima revizie.

9.2.1. Data aplicării ultimei versiuni a unui regulament CEE-O.N.U. este data de intrare în vigoare a acestei versiuni în România, conform documentului prevăzut la subpct. 9.2.

9.3. În cazul în care prin prezentele reglementări se impune respectarea condițiilor tehnice din regulamentele CEE-O.N.U., se aplică condițiile tehnice din ultima versiune a regulamentului CEE-O.N.U. respectiv, conform documentului CEE-O.N.U.: TRANS/WP.29/343 privind stadiul aplicării Acordului de la Geneva din 1958, ultima revizie.

9.3.1. Data aplicării ultimei versiuni a unui regulament CEE-O.N.U. este data de intrare în vigoare a acestei versiuni în România, conform documentului precizat la subpct. 9.3.

#### **10. Măsuri referitoare la conformitatea producției**

10.1. Verificarea conformității producției vehiculelor și produselor se realizează conform prevederilor anexelor corespunzătoare ale directivelor-cadru și directivelor specifice sau, după caz, regulamentelor CEE-O.N.U. aplicabile.

10.2. RAR nu va acorda omologarea de tip dacă se constată că producătorul nu are stabilite condițiile pentru asigurarea repetabilității în producția de serie a caracteristicilor și a performanțelor vehiculului sau produsului prezentat la omologare.

10.3. În cazul în care la controlul efectuat la constructor sau la vânzător, în baza prevederilor legale în vigoare, se constată neconformități, RAR poate impune deținătorului omologării de tip măsuri privind sistarea comercializării și/sau

retragerea lotului respectiv, cu interdicția comercializării sau a folosirii până la remediere ori retragerea din circulație sau de pe piață a vehiculului ori produsului.

10.4. Atunci când există informații că unele tipuri de vehicule sau produse nu își mențin în exploatare caracteristicile și performanțele consemnate la omologarea de tip, ceea ce poate afecta siguranța rutieră sau protecția mediului, RAR poate efectua probe de duranță în condiții corespunzătoare celor din exploatare sau probe accelerate echivalente, pentru a se face demersurile necesare în vederea restabilirii conformității.

10.5. Pe durata valabilității certificatului de omologare de tip, verificările efectuate în vederea certificării conformității vehiculelor sau produselor comercializate cu documentația care a stat la baza omologării în cauză se execută de RAR în baza Convenției de supraveghere.

#### 11. Neconformitatea cu tipul omologat

11.1. Există o neconformitate cu tipul omologat atunci când sunt constatate abateri de la caracteristicile din certificatul de omologare de tip și/sau din dosarul de omologare și când aceste abateri nu au fost autorizate de RAR.

Un vehicul sau un produs nu poate fi considerat neconform cu tipul omologat atunci când toleranțele prevăzute în condițiile tehnice impuse sunt respectate.

11.2. Dacă RAR constată că vehiculele sau produsele omologate, însoțite de documentele care atestă omologarea de tip sau marcate corespunzător, nu corespund cu tipul pentru care a acordat omologarea de tip, va lua măsurile necesare pentru a se asigura că producția de vehicule sau de produse va fi din nou conformă cu tipul omologat. Măsurile luate pot merge, dacă este necesar, până la retragerea omologării de tip.

#### 12. Notificarea deciziilor și căi de recurs

Toate deciziile luate în conformitate cu prevederile adoptate pentru aplicarea prevederilor prezentei secțiuni, refuzul sau retragerea omologării de tip, refuzul eliberării CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau vânzării unui vehicul, precum și interzicerea introducerii pe piață a unui produs vor explica în detaliu motivele pe care se bazează. Orice decizie va fi notificată solicitantului omologării de tip, care va fi informat în același timp despre căile legale de recurs, conform legislației în vigoare, și termenele în care aceste căi pot fi utilizate.

### SECȚIUNEA a III-a

#### **Omologarea CEE-O.N.U. de tip a vehiculelor, precum și a echipamentelor, pieselor și componentelor acestora**

1. Omologarea CEE-O.N.U. de tip a vehiculelor, echipamentelor, pieselor și componentelor acestora se acordă în conformitate cu prevederile acordurilor de la Geneva și regulamentelor CEE-O.N.U. anexate la acestea.

2. MTCT prin RAR, respectiv RAR, sunt desemnate de Guvernul României, parte contractantă la acordurile de la Geneva, ca departament administrativ și, respectiv, serviciu tehnic, în conformitate cu acordurile de la Geneva.

2.1. Prin delegare, RAR poate desemna alte servicii tehnice notificate.

3. RAR îndeplinește în numele MTCT procedurile administrative referitoare la aplicarea acordurilor de la Geneva.

4. RAR atestă corectitudinea și obiectivitatea rapoartelor de încercări pe baza cărora se eliberează certificatele de omologare CEE-O.N.U. de tip.

5. RAR ține evidența certificatelor de omologare CEE-O.N.U. de tip eliberate în România și a celor primite de la departamentele administrative ale celorlalte țări care sunt părți contractante la acordurile de la Geneva.

6. Pentru obținerea omologării CEE-O.N.U. de tip și eliberarea certificatelor de omologare CEE-O.N.U. de tip, constructorii de vehicule rutiere, echipamente, piese sau componente pentru acestea adresează RAR o cerere însoțită de documentele precizate în fiecare regulament CEE-O.N.U.

Documentele respective trebuie să poarte antetul producătorului și să fie redactate în limba română, precum și în limba franceză sau engleză.

7. După primirea cererii de eliberare a certificatului de omologare CEE-O.N.U. de tip și în urma analizei documentelor, RAR stabilește dacă efectuează încercările în laboratoarele proprii sau dacă delegă unul dintre serviciile tehnice menționate la subpct. 2.1.

8. Serviciul tehnic delegat conform subpct. 2.1 va comunica data la care se vor efectua încercările, în vederea participării unui reprezentant al RAR care să asiste la efectuarea încercărilor și să confirme decizia sa serviciului tehnic respectiv.

9. În ceea ce privește conformitatea producției, RAR, prin structurile sale specializate, va verifica, pe parcursul procesului de omologare CEE-O.N.U. de tip, existența la fabricant a dispozițiilor adecvate și a programelor de inspecție documentate privind verificarea conformității vehiculelor, echipamentelor, pieselor sau componentelor fabricate cu certificatul de omologare CEE-O.N.U. de tip. RAR va conveni, împreună cu constructorul, ca pentru fiecare omologare de tip să se efectueze, la intervale specificate, încercări sau controale conexe, pentru a se verifica dacă producția rămâne conformă cu tipul omologat, incluzând, unde este cazul, încercările specificate în regulamentul CEE-O.N.U. respectiv.

10. Pe baza rapoartelor de încercări și a auditului efectuat de structurile specializate ale RAR, acesta redactează comunicarea privind acordarea/extinderea/refuzul/retragerea omologării CEE-O.N.U. de tip sau opirea definitivă a producției și îi acordă numărul de ordine.

11. După aprobare, un exemplar al comunicării se transmite de RAR solicitantului omologării CEE-O.N.U. de tip, un exemplar se arhivează de către RAR și câte un exemplar se transmite departamentelor administrative din țările care aplică regulamentul CEE-O.N.U. respectiv.

#### **8. Titlul capitolului IV va avea următorul cuprins:**

##### *„CAPITOLUL IV*

##### *Condiții tehnice aplicabile la omologarea de tip a vehiculelor, precum și a produselor utilizate la acestea“*

9. În textul capitolului IV sintagma „omologarea națională de tip“ se înlocuiește cu sintagma „omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz,“ cu excepția subpunctelor 13.3 și 16.3, precum și a subpunctelor 17.1.8 și 17.1.9.

10. La capitolul IV, subpunctul 1.1.1 va avea următorul cuprins:

„1.1.1. Pentru autovehiculele din categoriile M și N, prevăzute cu limitator de viteză sau cu sistem integrat de limitare a vitezei, în CIV se va înscrie viteza maximă care nu poate fi depășită constructiv, datorită limitatorului de viteză sau sistemului integrat de limitare a vitezei, și care este declarată de către solicitantul omologării în documentele prezentate în vederea omologării (această viteză se măsoară în conformitate cu Directiva 92/24/CEE, modificată prin Directiva 2004/11/CE).“

11. La capitolul IV, subpunctul 1.2 va avea următorul cuprins:

„1.2. Puterea netă a motorului care se înscrie în CIV este cea declarată de constructor în documentele prezentate în vederea omologării. Ea se măsoară:

a) pentru autovehiculele din categoriile M și N, conform Directivei 80/1269/CEE, modificată prin Directiva 1999/99/CE;

b) pentru autovehiculele cu 2 sau 3 roți, conform Directivei 95/1/CEE, modificată prin Directiva 2002/41/CE;

c) pentru tractoarele agricole sau forestiere, conform Regulamentului nr. 120 CEE-O.N.U.“

12. La capitolul IV, după subpunctul 1.3 se introduc două noi subpuncte, subpunctele 1.4 și 1.5, cu următorul cuprins:

„1.4. Anul de fabricație care se înscrie în CIV reprezintă anul codificat de constructor în structura VIN sau, dacă acesta

nu este prevăzut de constructor, anul calendaristic în timpul căruia a fost fabricat vehiculul.

1.5. Caracteristicile și performanțele care nu sunt reglementate prin norme naționale, directive/regulamente CE/CEE ori regulamente CEE-O.N.U. sau orice alte documente care nu sunt precizate de prezentele reglementări nu se verifică de RAR și se înscriu în documentele eliberate de RAR, inclusiv în CIV, în conformitate cu datele declarate de solicitantul omologării pe propria răspundere a acestuia. Orice consecințe de natură juridică, administrativă și/sau economică ce decurg din respectiva declarație vor fi suportate de solicitantul omologării de tip.“

**13. La capitolul IV, după subpunctul 2.1.3 se introduce un nou subpunct, subpunctul 2.1.3.1, cu următorul cuprins:**

„2.1.3.1. Începând cu 1 ianuarie 2006, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 93/93/CEE, modificată prin Directiva 2004/86/CE.“

**14. La capitolul IV, subpunctul 2.2 va avea următorul cuprins:**

„2.2. La prima înmatriculare, prima înregistrare și la vânzare, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 93/93/CEE.“

**15. La capitolul IV, subpunctul 2.3 va avea următorul cuprins:**

„2.3. Prin derogare de la prevederile supct. 2.1, se poate acorda omologarea de tip pentru vehiculele rutiere care depășesc dimensiunile maxime impuse, în cazul vehiculelor speciale cu adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale care nu permit încadrarea în aceste dimensiuni ori în cazul vehiculelor destinate efectuării de transporturi pentru încărcături indivizibile.“

**16. La capitolul IV, după subpunctul 3.1.3 se introduce un nou subpunct, subpunctul 3.1.3.1, cu următorul cuprins:**

„3.1.3.1. Începând cu 1 ianuarie 2006, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 93/93/CEE, modificată prin Directiva 2004/86/CE.“

**17. La capitolul IV, subpunctul 3.2 va avea următorul cuprins:**

„3.2. La prima înmatriculare, prima înregistrare și la vânzare, autovehiculele cu 2 sau 3 roți trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 93/93/CEE.“

**18. La capitolul IV, subpunctul 3.3 va avea următorul cuprins:**

„3.3. Constructorul final al vehiculului (carosierul) poate modifica masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului inițial cu o anumită valoare, dacă se constată că prin construcție vehiculul nu poate depăși, indiferent de modul de încărcare, acea valoare (de exemplu, autospeciale laborator, autospeciale macara etc). De asemenea, masa maximă tehnic admisibilă poate fi modificată de constructorul inițial sau de cel final și din alte rațiuni (o mai mare siguranță în exploatare, accesul în zone cu restricție de tonaj etc.) dacă valoarea nou-aleasă are acoperire din punct de vedere tehnic prin certificatele de omologare ale vehiculului în cauză sau prin încercări efectuate conform prezentelor reglementări. Orice modificare a masei maxime tehnic admisibile trebuie să fie materializată prin aplicarea pe vehicul a unei noi etichete constructor, care să includă modificarea efectuată.“

**19. La capitolul IV, subpunctul 4.1.3.2 va avea următorul cuprins:**

„4.1.3.2. Directiva 89/173/CEE — anexa VI privind legătura sistemului de frânare cu remorca, modificată prin Directiva 97/54/CE.“

**20. La capitolul IV, subpunctele 4.1<sup>1</sup>, 4.2 și 4.3 se abrogă.**

**21. La capitolul IV, subpunctele 5.3 și 5.4 se abrogă.**

**22. La capitolul IV, subpunctul 7.2 va avea următorul cuprins:**

„7.2. La omologarea națională de tip, vehiculele completate din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind stabilitatea prevăzute în anexa nr. 3 la prezentele reglementări.

7.2.1. De la prevederile subpct. 7.2 se exceptează vehiculele care respectă datele de carosare ale constructorului vehiculului de bază.“

**23. La capitolul IV, subpunctul 7.3 se abrogă.**

**24. La capitolul IV, subpunctul 8.1 va avea următorul cuprins:**

„8.1. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de autovehicul din categoria M<sub>1</sub> numai dacă acesta respectă prevederile privind emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant prevăzute în Directiva 80/1268/CEE, modificată prin Directiva 1999/100/CE.

8.1.1. Omologarea națională de tip pentru un autovehicul din categoria N<sub>1</sub> se acordă numai dacă acesta respectă prevederile privind emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant prevăzute în Directiva 80/1268/CEE, modificată prin Directiva 2004/3/CE, după cum urmează:

— începând cu 1 iulie 2006, pentru autovehiculele din categoria N<sub>1</sub>, clasa I;

— începând cu 1 ianuarie 2007, pentru autovehiculele din categoria N<sub>1</sub>, clasele II și III (1 ianuarie 2008 pentru autovehiculele fabricate în mai multe etape).

8.1.2. Prima înmatriculare sau vânzarea unui autovehicul nou din categoria N<sub>1</sub> este admisă numai dacă se respectă prevederile privind emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant prevăzute în Directiva 80/1268/CEE, modificată prin Directiva 2004/3/CE, după cum urmează:

— începând cu 1 ianuarie 2007, pentru autovehiculele din categoria N<sub>1</sub>, clasa I;

— începând cu 1 ianuarie 2008, pentru autovehiculele din categoria N<sub>1</sub>, clasele II și III (1 ianuarie 2009 pentru autovehiculele fabricate în mai multe etape).

8.1.3. În sensul subpct. 8.1.1 și 8.1.2, termenii de mai jos au următoarele semnificații:

— *autovehicul din categoria N<sub>1</sub>, clasa I* — un autovehicul din categoria N<sub>1</sub> a cărui masă de referință nu depășește 1.305 kg;

— *autovehicul din categoria N<sub>1</sub>, clasa II* — un autovehicul din categoria N<sub>1</sub> a cărui masă de referință este mai mare de 1.305 kg, dar nu depășește 1.760 kg;

— *autovehicul din categoria N<sub>1</sub>, clasa III* — un autovehicul din categoria N<sub>1</sub> a cărui masă de referință este mai mare de 1.760 kg.

8.1.4. Atunci când un autovehicul din categoria N<sub>1</sub>, fabricat de către un carosier specializat, corespunde criteriilor unei familii de vehicule din modelul de bază al fabricantului, carosierul poate utiliza datele referitoare la randamentul energetic și emisiile de CO<sub>2</sub>, furnizate de respectivul fabricant.

8.1.5. Prevederile subpct. 8.1.1 și 8.1.2 nu se aplică unui tip de autovehicul din categoria N<sub>1</sub>, dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele două condiții:

— tipul de motor ce echează acest tip de autovehicul a făcut obiectul unei omologări de tip în conformitate cu Directiva 88/77/CEE; și

— producția mondială totală de autovehicule din categoria N<sub>1</sub> a fabricantului este mai mică de 2.000 de unități pe an.“

**25. La capitolul IV, subpunctul 8.2 va avea următorul cuprins:**

„8.2. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de autovehicul din categoriile M și N numai dacă se respectă prevederile privind puterea motorului, prevăzute în Directiva 80/1269/CEE, modificată prin Directiva 1999/99/CE.“

**26. La capitolul IV, subpunctul 8.3 va avea următorul cuprins:**

„8.3. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de autovehicul cu 2 sau 3 roți numai dacă se respectă prevederile privind viteza maximă constructivă, momentul maxim și puterea maximă netă a motorului, prevăzute în Directiva 95/1/CEE, modificată prin Directiva 2002/41/CE.“



**27. La capitolul IV, subpunctul 8.4 va avea următorul cuprins:**

„8.4. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, se acordă pentru un tip de tractor agricol sau forestier numai dacă se respectă prevederile privind viteza maximă constructivă prevăzute în Directiva 74/152/CEE paragraful 1, modificată prin Directiva 98/89/CE.“

**28. La subpunctele 8.6.2, 8.6.3.1, 8.6.3.2.1, 8.6.3.2.2, 8.6.3.3 și 8.7.8, sintagma „omologarea națională de tip“ se înlocuiește cu sintagma „omologarea de tip“.**

**29. La capitolul IV, subpunctul 8.6.8 se abrogă.**

**30. La capitolul IV, subpunctul 8.7.13 se abrogă.**

**31. La capitolul IV, subpunctul 8.11 va avea următorul cuprins:**

„8.11. Pentru mașinile autopropulsate pentru lucrări se pot aplica condițiile tehnice prevăzute în Directiva 97/68/CE privind emisiile de gaze poluante și particule ce provin de la motoarele cu ardere internă destinate mașinilor mobile nerutiere, modificată prin Directiva 2004/26/CE.“

**32. La capitolul IV, subpunctul 8.13 se abrogă.**

**33. La capitolul IV, subpunctul 8.15 va avea următorul cuprins:**

„8.15. La omologarea de tip a catalizatoarelor de schimb, destinate a fi instalate pe autovehicule care au fost omologate în baza Directivei 70/220/CEE, aceste catalizatoare trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 2003/76/CE.

8.15.1. Se admite totuși introducerea pe piață a catalizatoarelor de schimb omologate ca entitate tehnică anterior intrării în vigoare a prevederilor Directivei 2002/80/CE și care urmează a fi utilizate la autovehiculele în circulație.

8.15.2. Producătorii de catalizatoare de schimb care au fost introduse pe piață înainte de aplicarea Directivei 2002/80/CE și care nu sunt conforme cu condițiile tehnice prevăzute de Directiva 98/77/CE trebuie să ia măsuri pentru a furniza fie direct la punctele de vânzare, fie distribuitorilor informațiile suplimentare prevăzute în secțiunea 7, anexa XIII la Directiva 70/220/CE, modificată prin Directiva 2002/80/CE.“

**34. La capitolul IV, subpunctul 8.19 se abrogă.**

**35. La capitolul IV, subpunctul 9.1.10 va avea următorul cuprins:**

„9.1.10. Omologarea națională de tip se acordă pentru autovehiculele care au o viteză maximă constructivă ce nu depășește 30 km/h și pentru remorcile acestora numai dacă acestea sunt echipate cu plăci de identificare spate în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 69 CEE-O.N.U.“

**36. La capitolul IV, după subpunctul 9.1.10 se introduce un nou subpunct, subpunctul 9.1.10<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„9.1.10<sup>1</sup>. Omologarea națională de tip se acordă pentru vehiculele grele și lungi numai dacă acestea sunt echipate cu plăci de identificare spate, în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 70 CEE-O.N.U.

9.1.10<sup>1</sup>.1. În sensul subpct. 9.1.10<sup>1</sup>, termenii de mai jos au următoarele semnificații:

a) *vehicule grele* — autovehicule din categoria N având o masă maximă tehnic admisibilă care depășește 7,5 tone, cu excepția autotractoroarelor pentru semiremorci, precum și autobuzele articulate din clasele II și III;

b) *vehicule lungi* — remorci sau remiremorci de categoria O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub> sau O<sub>3</sub>, cu o lungime care depășește 8 m, ori din categoria O<sub>4</sub>.“

**37. La capitolul IV, subpunctul 9.1.11 va avea următorul cuprins:**

„9.1.11. Omologarea națională de tip se acordă pentru vehiculele din categoriile N și O cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone numai dacă acestea sunt echipate cu marcaje reflectorizante pentru contur în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 104 CEE-O.N.U.“

**38. La capitolul IV, subpunctul 9.7 va avea următorul cuprins:**

„9.7. La prima înmatriculare sau la prima înregistrare prevederile subpct. 9.1.10, 9.1.10<sup>1</sup> și 9.1.11 se aplică începând cu a 30-a zi de la data intrării în vigoare a prezentei reglementări.“

**39. La capitolul IV, subpunctul 9.8.5 va avea următorul cuprins:**

„9.8.5. Plăcile de identificare spate pentru vehiculele precizate la subpct. 9.1.10 trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul nr. 69 CEE-O.N.U.“

**40. La capitolul IV, după subpunctul 9.8.5 se introduce un nou subpunct, subpunctul 9.8.5<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„9.8.5<sup>1</sup>. Plăcile de identificare spate pentru vehiculele precizate la subpct. 9.1.10<sup>1</sup> trebuie să respecte condițiile tehnice prevăzute în Regulamentul nr. 70 CEE-O.N.U.“

**41. La capitolul IV, subpunctul 9.10 se abrogă.**

**42. La capitolul IV, după subpunctul 10.1.7 se introduce un nou subpunct, subpunctul 10.1.7.1, cu următorul cuprins:**

„10.1.7.1. Începând cu 1 iulie 2006, vehiculele din categoriile M, N și O, echipate cu un sistem de încălzire cu GPL, trebuie să respecte condițiile tehnice privind încălzirea habitaculului prevăzute în Directiva 2001/56/CE, modificată prin Directiva 2004/78/CE (anexele I, II și IV—VIII).“

**43. La capitolul IV, după subpunctul 10.5 se introduce un nou subpunct, subpunctul 10.5.1, cu următorul cuprins:**

„10.5.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, la prima înmatriculare și la vânzare, în ceea ce privește prevederile privind sistemele de încălzire, vehiculele din categoriile M, N și O, echipate cu sisteme de încălzire cu GPL, trebuie să respecte condițiile tehnice privind încălzirea habitaculului prevăzute în Directiva 2001/56/CE, modificată prin Directiva 2004/78/CE (anexele I, II și IV—VIII).“

**44. La capitolul IV, subpunctul 10.6 se abrogă.**

**45. La capitolul IV, după subpunctul 10.7.5 se introduce un nou subpunct, subpunctul 10.7.5.1, cu următorul cuprins:**

„10.7.5.1. Începând cu 1 iulie 2006, sistemele de încălzire cu GPL pentru habitacul vehiculelor din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind încălzirea habitaculului prevăzute în Directiva 2001/56/CE, modificată prin Directiva 2004/78/CE (anexele I, II și IV—VIII).“

**46. La capitolul IV, după subpunctul 10.9 se introduc două noi subpuncte, subpunctele 10.9.1 și 10.9.2, cu următorul cuprins:**

„10.9.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, sistemele de încălzire cu GPL pentru habitacul vehiculelor din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind încălzirea habitaculului prevăzute în Directiva 2001/56/CE, modificată prin Directiva 2004/78/CE (anexele I, II și IV—VIII).

10.9.2. Începând cu 1 ianuarie 2007, dispozițiile anexelor I, II și IV—VIII la Directiva 2001/56/CE, modificată prin Directiva 2004/78/CE în ceea ce privește sistemul de încălzire cu GPL, drept componentă, sunt aplicabile în scopul prevederilor menționate la art. 7 paragraful 2 din Directiva 70/156/CEE.“

**47. La capitolul IV, subpunctul 11.1.2 va avea următorul cuprins:**

„11.1.2. Autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> și N (cu excepția autovehiculelor din categoria N, care provin din categoria M<sub>1</sub>) trebuie să respecte condițiile tehnice privind câmpul de vizibilitate către înainte, prevăzute în anexa nr. 8.

11.1.2.1. De la prevederile precizate la subpct. 11.1.2 se exceptează autovehiculele care dețin omologare comunitară de tip sau omologare națională de tip acordată în unul dintre statele membre ale Uniunii Europene.“

**48. La capitolul IV, subpunctul 11.3<sup>2</sup> se abrogă.**

**49. La capitolul IV, subpunctele 12.5 și 12.6 se abrogă.**

**50. La capitolul IV, după subpunctul 12.8 se introduce un nou subpunct, subpunctul 12.9, cu următorul cuprins:**

„12.9. Începând cu 1 ianuarie 2006, în conformitate cu prevederile Directivei 2005/11/CE de modificare a Directivei 92/23/CEE, la omologarea de tip a anvelopelor pentru vehiculele din categoriile M, N și O, RAR poate accepta ca

laborator de încercări agreează laboratorul fabricantului de anvelope.“

**51. La capitolul IV, subpunctele 16.5 și 16.6 se abrogă.**

**52. La capitolul IV, după subpunctul 17.1.1 se introduc două subpuncte noi, subpunctele 17.1.1.1 și 17.1.1.2, cu următorul cuprins:**

„17.1.1.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, vehiculele din categoriile M, N și O trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în Directiva 72/245/CEE, modificată prin Directiva 2004/104/CE (anexele I—X).

17.1.1.2. Începând cu 1 ianuarie 2009, prima înmatriculare sau vânzarea unui vehicul nou din categoriile M, N și O este admisă numai dacă se respectă condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio prevăzute în Directiva 72/245/CEE, modificată prin Directiva 2004/104/CE (anexele I—X).“

**53. La capitolul IV, după subpunctul 17.1.4.1 se introduce un nou subpunct, subpunctul 17.1.4<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„17.1.4<sup>1</sup>. Autovehiculele echipate cu sistem de alarmă trebuie să respecte condițiile tehnice privind sistemul de alarmă prevăzute în Directiva 74/61/CEE, modificată prin Directiva 95/56/CE;“.

**54. La capitolul IV, subpunctul 17.1.5 va avea următorul cuprins:**

„17.1.5. Omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, pentru un vehicul rutier din categoriile N și O, în cazul în care constructorul solicită omologarea ca vehicul destinat transportului de mărfuri periculoase, se acordă numai dacă se respectă condițiile tehnice prevăzute în reglementările naționale specifice în vigoare sau în Directiva 98/91/CE.“

**55. La capitolul IV, subpunctul 17.1.6 va avea următorul cuprins:**

„17.1.6. Omologarea națională de tip se acordă pentru un tip de autovehicul din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>, în cazul în care acesta este echipat cu aparat de control (tahograf), numai dacă aparatul de control (tahograful) este omologat conform legislației în vigoare.“

**56. La capitolul IV, subpunctul 17.1.7 va avea următorul cuprins:**

„17.1.7. Omologarea națională de tip se acordă pentru un tip de autovehicul din categoriile N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> numai dacă acesta este echipat cu limitator de viteză sau cu sistem integrat de limitare a vitezei, care respectă condițiile tehnice prevăzute în Directiva 92/24/CEE, modificată prin Directiva 2004/11/CE;

17.1.7.1. Sunt exceptate de la cerința echipării cu limitator de viteză sau cu sistem integrat de limitare a vitezei:

a) autovehiculele utilizate de către forțele armate, protecția civilă, pompieri și alte servicii de urgență și forțe responsabile pentru menținerea ordinii publice;

b) autovehiculele a căror viteză maximă constructivă nu poate depăși viteza prevăzută prin legislația în vigoare referitoare la echiparea autovehiculelor cu limitatoare de viteză sau cu sisteme integrate de limitare a vitezei;

c) autovehiculele utilizate pentru teste rutiere în scopuri științifice;

d) autovehiculele utilizate numai pentru servicii publice în mediu urban.“

**57. La capitolul IV, după subpunctul 17.3.1 se introduce un nou subpunct, subpunctul 17.3.2, cu următorul cuprins:**

„17.3.2. Pentru tractoarele agricole sau forestiere, puterea netă, momentul net și consumul specific se determină conform prevederilor Regulamentului nr. 120 CEE-O.N.U.“

**58. La capitolul IV, după subpunctul 18.1.1 se introduc trei noi subpuncte, subpunctele 18.1.1.1, 18.1.1.2 și 18.1.1.3, cu următorul cuprins:**

„18.1.1.1. Începând cu 1 ianuarie 2007, subansamblurile electrice și electronice pentru vehiculele din categoriile M, N și O, drept componente și entități tehnice, trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio, prevăzute în Directiva 72/245/CEE, modificată prin Directiva 2004/104/CE (anexele I—X);

18.1.1.2. Începând cu data de 1 ianuarie 2009, la introducerea pe piață, subansamblurile electrice și electronice pentru vehiculele din categoriile M, N și O, drept componente și entități tehnice, trebuie să respecte condițiile tehnice privind eliminarea interferențelor radio, prevăzute în Directiva 72/245/CEE, modificată prin Directiva 2004/104/CE (anexele I—X).

18.1.1.3. Începând cu 1 ianuarie 2009, dispozițiile anexelor I—X la Directiva 72/245/CEE, modificată prin Directiva 2004/104/CE referitoare la compatibilitatea electromagnetică, se vor aplica componentelor sau entităților tehnice în scopul prevederilor menționate la art. 7 paragraful 2 din Directiva 70/156/CEE.“

**59. La capitolul IV, subpunctul 18.1.4 va avea următorul cuprins:**

„18.1.4. Limitatoarele de viteză și sistemele integrate de limitare a vitezei pentru autovehiculele din categoriile N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> trebuie să respecte, la omologare și introducerea pe piață, condițiile tehnice prevăzute în Directiva 92/24/CEE, modificată prin Directiva 2004/11/CE;“.

**60. La capitolul IV, după subpunctul 18.1.9 se introduce un nou subpunct, subpunctul 18.1.10, cu următorul cuprins:**

„18.1.10. Farurile de viraj trebuie să respecte condițiile tehnice din Regulamentul nr. 119 CEE-O.N.U.“

**61. Titlul capitolului V va avea următorul cuprins:**

#### „CAPITOLUL V

„**Vehicule exceptate de la procedura de omologare națională de tip a întregului vehicul sau de la anumite prevederi aplicabile la omologarea națională de tip a întregului vehicul**“

**62. Capitolul V va avea următorul cuprins:**

„1. La cererea producătorului, a reprezentantului său sau a importatorului, RAR poate să facă excepție de la aplicarea prevederilor uneia sau mai multor condiții tehnice specifice precizate în prezentele reglementări, în vederea omologării naționale de tip a întregului vehicul pentru:

1.1. Vehicule care sunt fabricate în serie mică

1.1.1. Numărul de vehicule al unei familii de tipuri pentru care se poate aplica anual exceptarea respectivă este limitat la:

Categoria	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> *)	O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	L**)	T**)
Unități	500	250	500	250	500	250	200	150

\*) Pentru automacaralele mobile, limita este de 20 de unități.

\*\*) Numărul maxim pentru un tip.

Familia de tipuri de vehicule (pentru vehiculele din categoriile M, N și O) se compune din vehicule care nu se deosebesc între ele sub următoarele aspecte:

- constructor;
- deosebiri esențiale privind construcția și/sau concepția;

— diferențe evidente și fundamentale privind șasiul și/sau sistemul de rulare;

— motor (combustie internă/electric/hibrid).

1.1.2. Atunci când este acordată o derogare în conformitate cu prezentul subpunct 1.1, RAR poate cere stabilirea altor dispoziții corespunzătoare.

## 1.2. Vehicule care fac parte din lotul de încheiere al seriei de fabricație a vehiculului respectiv

1.2.1. RAR poate, în limitele precizate mai jos și pentru o perioadă limitată, să permită eliberarea CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării pentru vehiculele conforme cu un tip de vehicul pentru care omologarea națională de tip a întregului vehicul nu mai este valabilă. Această dispoziție se aplică numai vehiculelor rutiere care:

1.2.1.1. la data cererii se află pe teritoriul României; și

1.2.1.2. sunt însoțite de o CIV valabilă, eliberată la momentul în care omologarea națională de tip a întregului vehicul este valabilă, dar vehiculul respectiv nu a fost înmatriculat sau înregistrat până la data la care omologarea respectivă și-a pierdut valabilitatea.

1.2.2. Această posibilitate este limitată:

1.2.2.1. pentru vehiculele din categoriile M, N și O, la o perioadă de 12 luni pentru vehiculele complete și 18 luni pentru vehiculele completate de la data la care omologarea națională de tip a întregului vehicul și-a pierdut valabilitatea;

1.2.2.2. pentru vehiculele din categoria L, la o perioadă de 12 luni de la data la care omologarea națională de tip a întregului vehicul și-a pierdut valabilitatea;

1.2.2.3. pentru vehiculele din categoria T, la o perioadă de 24 de luni pentru vehiculele complete și 30 de luni pentru vehiculele completate de la data la care omologarea națională de tip a întregului vehicul și-a pierdut valabilitatea;

1.2.3. Numărul maxim de vehicule complete, de bază, incomplete sau completate, pentru care se poate aplica exceptarea respectivă, este:

1.2.3.1. pentru vehiculele din categoriile M, N și O:

1.2.3.1.1. numărul maxim de vehicule de un tip sau mai multe tipuri nu trebuie să depășească 10% pentru categoria M<sub>1</sub> și 30% pentru toate celelalte categorii, din numărul de vehicule de toate tipurile respective cărora li s-a eliberat CIV în vederea înmatriculării în cursul anului precedent. Dacă aceste procente de 10% și, respectiv, 30% reprezintă mai puțin de 100 de vehicule, se poate autoriza eliberarea CIV pentru maximum 100 de vehicule; sau

1.2.3.1.2. numărul de vehicule dintr-un anumit tip este limitat la vehiculele prevăzute cu o CIV valabilă, eliberată la data fabricației ori după această dată, această CIV rămânând valabilă cel puțin 3 luni de la data emiterii, dar pierzându-și valabilitatea prin intrarea în vigoare a unei condiții tehnice specifice;

1.2.3.2. pentru vehiculele din categoria L:

1.2.3.2.1. numărul maxim de vehicule de un tip sau mai multe tipuri nu trebuie să depășească 10% din numărul de vehicule de toate tipurile respective cărora li s-a eliberat CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării în cursul anului precedent. Dacă acest procent de 10% reprezintă mai puțin de 100 de vehicule, se poate autoriza eliberarea CIV pentru maximum 100 de vehicule; sau

1.2.3.2.2. numărul de vehicule dintr-un anumit tip este limitat la vehiculele prevăzute cu CIV valabilă, eliberată la data fabricației sau după această dată, această CIV rămânând valabilă cel puțin 3 luni de la data emiterii, dar pierzându-și valabilitatea prin intrarea în vigoare a unei condiții tehnice specifice;

1.2.3.3. pentru vehiculele din categoria T: numărul maxim de vehicule de un tip sau mai multe tipuri nu trebuie să depășească 10% din numărul vehiculelor din toate tipurile respective cărora li s-a eliberat CIV în vederea înmatriculării sau înregistrării în cursul ultimilor 2 ani precedenți, fără ca acest număr să fie mai mic de 20.

## 1.3. Vehicule sau produse care sunt concepute conform unor tehnologii sau principii ce nu sunt compatibile cu cerințele uneia sau mai multor condiții tehnice specifice precizate în prezentele reglementări

Cererea de derogare trebuie să conțină motivele pentru care tehnologiile sau concepțiile respective fac ca vehiculul ori produsul să nu îndeplinească cerințele uneia sau mai multor condiții tehnice specifice.

2. RAR poate excepta de la prevederile prezentelor reglementări privind emisiile poluante autovehiculele speciale care efectuează lucrări în afara localităților, cum sunt cele utilizate în industria petrolului și care se deplasează pe drumurile publice numai la și de la locul de muncă, acestea trebuind să respecte prevederile privind emisiile poluante în vigoare aplicabile la tractoarele agricole sau forestiere, pe baza unor documente oficiale care justifică această utilizare.

3. RAR poate excepta de la unele prevederi ale prezentelor reglementări, inclusiv ale celor referitoare la transportul de persoane, vehiculele a căror destinație nu permite respectarea prevederilor respective, cum sunt cele destinate forțelor armate, protecției civile, pompierilor sau forțelor responsabile pentru menținerea ordinii publice, pe baza unor documente oficiale care justifică această utilizare.“

## **63. Capitolul VI va avea următorul cuprins:**

„1. În conformitate cu legislația națională privind circulația pe drumurile publice din România, autovehiculele trebuie să fie dotate cu:

— trusă medicală, certificată de Ministerul Sănătății în conformitate cu prevederile legale în vigoare;

— triunghi de presemanalizare, omologat în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 27 CEE-O.N.U.;

— stingător de incendiu, omologat în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Aceste dotări vor fi amplasate în autovehicul într-un spațiu în care să nu prezinte risc de rănire pentru conducătorul autovehiculului sau pentru pasageri în caz de impact ori frânare bruscă (de exemplu: spațiul destinat bagajelor, spații prevăzute cu sistem de închidere din interiorul sau exteriorul cabinei, spații special amenajate etc.)

La prima înmatriculare, aceste prevederi se aplică începând cu a 30-a zi de la data intrării în vigoare a prezentelor reglementări.

2. Prezentele reglementări vor fi revizuite periodic în funcție de evoluția legislației comunitare în domeniu și a acordurilor de la Geneva.

3. RAR va asigura traducerea în limba română a directivelor-cadru și a directivelor specifice, precum și a regulamentelor CEE-O.N.U. care se aplică la omologarea de tip a vehiculelor rutiere.

4. Anexele nr. 1—9 fac parte integrantă din prezentele reglementări.“

## **64. La anexa nr. 1 la reglementări, la secțiunea A, subpunctul 6.2 va avea următorul cuprins:**

„6.2 Prin *vehicul blindat* se înțelege un vehicul conceput pentru protecția persoanelor și/sau a mărfurilor pe care le transportă și care satisface exigențele aplicabile blindajelor antiglonț.“

## **65. La anexa nr. 1 la reglementări, la secțiunea A, subpunctul 6.4 va avea următorul cuprins:**

„6.4. Prin *autovehicul funerar* se înțelege un autovehicul din categoria M destinat transportului de persoane decedate și echipat special în acest scop.“

## **66. La anexa nr. 1 la reglementări, la secțiunea A, punctul 7 va avea următorul cuprins:**

„7. Categoria T — TRACTOARE AGRICOLE SAU FORESTIERE“

**67. La anexa nr. 1 la reglementări, la secțiunea A, la primul alineat al punctului 7, sintagma „Tractor agricol și forestier“ se înlocuiește cu sintagma „Tractor agricol sau forestier“.**

## **68. La anexa nr. 1 la reglementări, la secțiunea A, subpunctul 7.3 va avea următorul cuprins:**

„7.3. Categoria T3: — tractoare pe roți, a căror viteză maximă, prin construcție, nu depășește 40 km/h, iar masa proprie este mai mică sau egală cu 600 kg.“

## **69. La anexa nr. 1 la reglementări, la secțiunea A, ultima propoziție a subpunctului 7.4.1 va avea următorul cuprins:**

„Dacă înălțimea centrului de greutate al tractorului (măsurată în raport cu solul și utilizând anvelopele normale prevăzute de constructor), raportată la media ecartamentelor minime ale fiecărei axe, este mai mare de 0,90, viteza maximă constructivă este limitată la 30 km/h;“.





82. La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 1, poziția 52 „Autobuze (cel mult 22 de persoane)” va avea următorul cuprins:

„52. Autobuze (cel mult 22 de persoane)	2001/85	—	X	X															52 107“
---	---------	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	------------

83. La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea A, tabelul 2, se adaugă o nouă poziție cu următorul cuprins:

„Faruri de viraj																				119“
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	------

84. La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea B, tabelul 2, se adaugă o nouă poziție cu următorul cuprins:

„Măsurarea puterii nete, a momentului net și a consumului specific																				120“
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	------

85. La anexa nr. 2 la reglementări, la secțiunea C poziția „Mase și dimensiuni la motocicletă” va avea următorul cuprins:

„Mase și dimensiuni	93/93	2004/86	—																	
---------------------	-------	---------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

86. La anexa nr. 3 la reglementări, subpunctul 2.1 va avea următorul cuprins:

„2.1. Se aplică pentru vehiculele completate din categoriile M, N și O, cu excepția celor care respectă datele de carosare ale constructorului vehiculului de bază.”

87. Anexa nr. 4 la reglementări se abrogă.

88. Anexa nr. 5 la reglementări se abrogă.

89. Titlul anexei nr. 8 la reglementări va avea următorul cuprins:

*„CONDIȚII TEHNICE*

*privind vizibilitatea spre înainte la autovehicule (cu excepția celor din categoriile M1, N1 care provin din categoria M1, L și T)“*

90. În textul reglementărilor și anexelor la acestea denumirea „Registrul Auto Român” se înlocuiește cu denumirea „RAR”, sintagma „cartea de identitate a vehiculului” se înlocuiește cu „CIV”, termenul „mas” se înlocuiește cu sintagma „motor cu aprindere prin scânteie”, termenul „mac” se înlocuiește cu sintagma „motor cu aprindere prin comprimare”, iar abrevierea „GN”, cu abrevierea „GNC”.

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.U.I. 427282; Atribut fiscal R, 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 113350