

Reglementări nr. RNTR 2 din 11 februarie 2003 privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea

▶(la data 26-nov-2009 Actul modificat de anexa 1 din Ordinul 1147/2009)

▶(la data 12-ian-2004 a se vedea referințe de aplicare din Ordinul 1/2004)

▶(la data 18-mai-2003 actul a fost aprobat de Ordinul 211/2003)

Secțiunea 1: Dispoziții generale

Capitolul I: Obiect și domeniu de aplicare

1. Prezentele reglementări stabilesc:

- a)** procedura și condițiile tehnice pentru acordarea omologării de tip a întregului vehicul;
- b)** procedura pentru acordarea numărului național de registru pentru vehiculele care dețin omologare de tip a întregului vehicul;
- c)** procedura de eliberare a cărții de identitate pentru vehiculele rutiere pentru care a fost acordată omologarea de tip a întregului vehicul și numărul național de registru;
- d)** procedura și condițiile tehnice pentru acordarea omologării de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea);
- e)** procedura și condițiile tehnice pentru acordarea omologării de tip a produselor utilizate la vehicule.

2. Prezentele reglementări se aplică la acordarea omologării de tip a întregului vehicul, la acordarea omologării de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea), la acordarea numărului național de registru și la eliberarea cărții de identitate în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării în România pentru următoarele categorii de vehicule noi:

2.1. autovehicule destinate utilizării rutiere, 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 sau forestiere, a mașinilor autopropulsate pentru lucrări și a cvadriciclorilor;

2.2. vehicule agricole sau forestiere, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, denumit în continuare *Regulamentul (UE) nr. 167/2013*;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 2., subpunctul 2.2.. din secțiunea 1, capitolul I modificat de Art. I, punctul 1. din Ordinul 25/2016)

2.3. vehicule cu două sau trei roți și cvadricicluri, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, denumit în continuare *Regulamentul (UE) nr. 168/2013*.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 2., subpunctul 2.3.. din secțiunea 1, capitolul I modificat de Art. I, punctul 1. din Ordinul 25/2016)

3. Prezentele reglementări se aplică, de asemenea, la omologarea de tip a produselor noi utilizate la vehiculele menționate la pct. 2., în vederea introducerii pe piață, a comercializării sau a punerii în exploatare.

Capitolul II: Definiții și abrevieri

4. În sensul prezentelor reglementări se aplică termenii definiți în Ordonanța Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere în vederea comercializării, înmatriculării sau înregistrării acestora în România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 230/2003, cu modificările și completările ulterioare, și în Ordonanța Guvernului nr. 80/2000 privind omologarea și certificarea produselor și materialelor de exploatare utilizate la vehiculele rutiere, precum și condițiile de introducere pe piață și de comercializare a acestora, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 671/2002, cu modificările și completările ulterioare, iar termenii de mai jos au următorul înțeles:

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 2. din Ordinul 25/2016)

a) act de reglementare - o directivă CE/CEE individuală, un regulament (CE) individual sau un regulament CEE-ONU anexat la Acordul de la Geneva din 1958 revizuit;

b) autoritate de omologare - Registrul Auto Român sau autoritatea competentă a unui alt stat membru care este responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip a unui vehicul sau produs ori pentru omologarea individuală a unui vehicul; pentru procesul de certificare a produselor (autorizare a produselor), pentru eliberarea și, după caz, retragerea certificatelor de omologare; pentru a servi ca punct de contact cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre; pentru desemnarea serviciilor tehnice și garantarea respectării de către producător a obligațiilor sale privind conformitatea producției;

c) *certificat de conformitate* - documentul eliberat de producător și care certifică faptul că un vehicul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera C. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

d) *certificat de omologare CE de tip* - certificatul prevăzut în actul de reglementare CEE/CE/UE aplicabil, comunicarea de omologare indicată în anexa relevantă la Regulamentul CEE - ONU relevant fiind considerată echivalentul său;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera D. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

e) *certificat de omologare de tip* - documentul prin care Registrul Auto Român sau autoritatea de omologare a unui alt stat membru certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul sau produs este omologat;

f) *componentă (piesă)* - dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse într-un act de reglementare și care este destinat să constituie un element al unui vehicul, și care poate fi omologat independent de vehicul, atunci când actul de reglementare cuprinde dispoziții exprese în acest sens;

g) [textul din punctul 4., litera G. din secțiunea 1, capitolul II a fost abrogat la 09-feb-2016 de Art. I, punctul 4. din Ordinul 25/2016]

h) *directivă CEE/CE individuală (de bază, specifică) sau regulament (CE)/(UE) individual-* o directivă sau un regulament aplicabilă/aplicabil pentru omologarea de tip în conformitate cu legislația în vigoare;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera H. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

i) *document informativ (fișă de informații, listă cu informații)* - documentul prezentat într-un act de reglementare, în

care sunt indicate informațiile pe care trebuie să le prezinte solicitantul omologării de tip, documentul informativ putând fi transmis și în format electronic;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera I. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

j) dosar de omologare - dosarul informativ însoțit de rapoartele de încercări și de toate celelalte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării atribuțiilor lor, dosarul de omologare putând fi transmis și în format electronic;

k) dosar informativ (dosarul producătorului) - dosarul complet, cuprinzând documentul informativ, fișierul, datele, schițele, fotografiile etc., furnizat de solicitantul omologării de tip, dosarul informativ putând fi transmis și în format electronic;

l) masa maximă tehnic admisibilă (masa totală maximă autorizată) - masa maximă a unui vehicul, în funcție de construcția și performanțele sale, și care este declarată de producătorul acestuia;

m) metodă de încercare virtuală - simulări pe computer, inclusiv calcule care demonstrează dacă un vehicul sau un produs îndeplinește condițiile tehnice cuprinse într-un act de reglementare. Pentru efectuarea încercării, o metodă virtuală nu necesită folosirea unui vehicul sau produs ca atare;

n) număr național de registru - număr acordat de Registrul Auto Român unui vehicul căruia i s-a acordat omologarea întregului vehicul, în funcție de tip/variantă/versiune/configurație a elementelor constructive menționate în cartea de identitate a vehiculului în cadrul aceleiași versiuni, dacă este cazul. Numărul național de registru atestă luarea în evidență în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării în România;

o) omologare CE de tip - procedura prin care Registrul Auto Român sau autoritatea de omologare a unui alt stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice din legislația UE;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera O. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

p) omologare de tip - procedura prin care Registrul Auto Român sau autoritatea de omologare a unui alt stat membru certifică faptul că un tip de vehicul sau produs respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

q) omologarea de tip a întregului vehicul - omologare acordată unui vehicul în ansamblul său de Registrul Auto Român sau de autoritatea de omologare a unui alt stat membru, pe baza omologărilor de tip existente ale vehiculului în ceea ce privește produsele utilizate la acesta, în conformitate cu prevederile actului de reglementare aplicabil;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera Q. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

r) omologare de tip în mai multe etape (omologare de tip multietapă) - procedura prin care Registrul Auto Român sau autoritatea de omologare a unui alt stat membru certifică faptul că, în funcție de stadiul de finalizare, un tip de vehicul incomplet, complet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera R. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

s) omologare de tip într-o singură etapă - procedura constând în omologarea unui vehicul privit ca un tot unitar, printr-o singură operație;

t) omologare de tip mixtă - procedura de omologare de tip treptată în cazul căreia se realizează una sau mai multe omologări de sisteme în ultimul stadiu al omologării vehiculului complet, fără a fi necesară eliberarea unor certificate de omologare CE de tip pentru sistemele respective;

u) omologare de tip treptată - procedura de omologare a vehiculelor constând în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare CE de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care duce, în ultima etapă, la omologarea vehiculului complet;

v) omologare individuală - procedura prin care Registrul Auto Român sau autoritatea de omologare a unui alt stat membru certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului membru care a acordat omologarea individuală;

w) omologare internațională (CEE-ONU) de tip - procedura prin care Registrul Auto Român sau autoritatea competentă a unei alte părți contractante la Acordul de la Geneva din 1958 revizuit certifică faptul că un tip de vehicul, echipament, componentă sau piesă respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în regulamentele CEE-ONU anexate la Acordul de la Geneva din 1958 revizuit;

x) omologare națională de tip - procedura de omologare de tip prevăzută de legislația internă a unui stat membru, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului membru care a acordat omologarea națională de tip;

y) opisul dosarului de omologare - documentul care cuprinde într-o listă conținutul dosarului de omologare, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să identifice precis toate paginile, formatul documentului respectiv prezentând o evidență a etapelor succesive din gestionarea omologării de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor;

z) producător - persoana fizică sau juridică responsabilă în fața autorităților de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare de tip sau de certificare a produselor (de autorizare a produselor), pentru asigurarea conformității producției, și care este, de asemenea, responsabilă cu problemele de supraveghere a pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le produce. Această persoană nu trebuie neapărat să ia parte la toate etapele producției vehiculului sau a produsului care face obiectul procesului de omologare;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera Z. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

aa) produs - un sistem, un echipament, o componentă, o piesă sau o unitate tehnică separată utilizate la fabricarea unui vehicul, pentru înlocuirea celor existente pe un vehicul sau pentru montarea/utilizarea ulterioară pe un vehicul omologat;

ab) produs de origine - produs fabricat potrivit specificațiilor și standardelor de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru fabricarea unor produse pentru asamblarea vehiculului în cauză. Aceasta cuprinde produsele fabricate pe aceeași linie de producție cu produsele în cauză. Se consideră, dacă nu se dovedește contrariul, că produsele sunt de origine, în cazul în care producătorul lor atestă faptul că produsele corespund nivelului calitativ al produselor utilizate pentru asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate potrivit specificațiilor și standardelor de producție ale producătorului vehiculului;

ac) reprezentantul producătorului - persoana fizică sau juridică stabilită în Uniunea Europeană care este desemnată în

mod corespunzător de producător pentru a-l reprezenta în fața autorității de omologare sau de supraveghere și pentru a acționa în numele acestuia în domeniile reglementate de prezentele reglementări, iar în cazul în care se face referire la termenul «producător», acesta este înțeles ca indicând fie producătorul, fie pe reprezentantul său. În sensul prezentelor reglementări, un producător stabilit în afara Uniunii Europene desemnează un reprezentant stabilit în Uniunea Europeană pentru a-l reprezenta în fața autorității de omologare;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera Z. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

ad) *serviciu tehnic* - organizația sau organismul desemnat de Registrul Auto Român sau de autoritatea de omologare a unui alt stat membru ori a unei alte părți contractante la Acordul de la Geneva din 1958 drept laborator de încercări, în vederea efectuării de încercări, sau drept organism de evaluare a conformității, în vederea efectuării evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare. Registrul Auto Român, ca autoritate de omologare, poate îndeplini el însuși aceste funcții;

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera Z. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

ae) sistem (echipament) - ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau a mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din oricare act de reglementare;

af) unitate tehnică separată (entitate tehnică) - dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse într-un act de reglementare și care este destinat să constituie un element al unui vehicul, și care poate fi omologat independent, dar numai în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate, atunci când actul de reglementare cuprinde dispoziții exprese în acest sens;

ag) vehicul complet - vehicul care nu trebuie să fie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezentele reglementări;

ah) vehicul completat - vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește toate cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezentele reglementări;

ai) vehicul de bază - vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape;

aj) vehicul incomplet - vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezentele reglementări;

ak) *vehicul sfârșit de serie* - vehicul care face parte dintr-un stoc și care nu poate fi înmatriculat, înregistrat sau comercializat, din cauza intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat, decât prin aplicarea unei proceduri specifice, în conformitate cu prezentele reglementări.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4., litera Z. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 25/2016)

4¹. În cadrul prezentelor reglementări, prin convenție-cadru se înțelege convenția încheiată între Registrul Auto Român - RA (RAR) și deținătorul numărului național de registru, în vederea verificării de către RAR a procesului de editare a cărților de identitate ale vehiculului precompletate de RAR și obținute în urma acordării numerelor naționale de registru, precum și a respectării la comercializare a specificației ce a stat la baza acordării numărului național de registru.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 4¹. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 2. din Ordinul 1650/2014)

4². În sensul prezentelor reglementări, definițiile prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și Regulamentul (UE) nr. 168/2013 se aplică în cazul prevederilor aplicabile vehiculelor ce fac obiectul regulamentelor respective.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4¹. din secțiunea 1, capitolul II completat de Art. I, punctul 5. din Ordinul 25/2016)

5. În cadrul prezentelor reglementări, dacă nu se specifică altfel, termenul omologare de tip este utilizat pentru a desemna procedurile sau cerințele tehnice comune pentru omologarea de tip a întregului vehicul, pentru omologarea de tip a vehiculelor (în ceea ce privește produsele utilizate la acestea) și pentru omologarea de tip a produselor.

6. În cadrul prezentelor reglementări, dacă nu se specifică altfel, termenul omologare de tip este utilizat pentru a desemna procedurile sau cerințele tehnice comune pentru omologarea CE de tip și pentru omologarea națională de tip.

7. În cadrul prezentelor reglementări, dacă nu se specifică altfel, prin referirea la un regulament (CE) individual sau la o directivă CE/CEE individuală se înțelege forma actului de reglementare respectiv în versiunea care include toate modificările și completările ulterioare, până la ultimul act de reglementare de modificare menționat în text, inclusiv.

8. În cadrul prezentelor reglementări, prin referire la Directiva 2007/46/CE se înțelege forma acesteia în versiunea care include toate modificările ulterioare.

▶(la data 04-oct-2013 punctul 8. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 1. din Ordinul 1049/2013)

9. [textul din punctul 9. din secțiunea 1, capitolul II a fost abrogat la 09-feb-2016 de Art. I, punctul 6. din Ordinul 25/2016]

10. [textul din punctul 10. din secțiunea 1, capitolul II a fost abrogat la 09-feb-2016 de Art. I, punctul 6. din Ordinul 25/2016]

10¹. Regulamentele (UE) și deciziile (UE) de modificare sau de punere în aplicare a actelor de reglementare comunitare menționate în prezentele reglementări, adoptate ulterior intrării în vigoare a acestora, sunt obligatorii în toate elementele lor și se aplică în mod direct.

▶(la data 04-mai-2011 punctul 10. din secțiunea 1, capitolul II completat de Art. I, punctul 2. din Ordinul 284/2011)

11. În cadrul prezentelor reglementări, dacă nu se specifică altfel, prin referirea la un Regulament CEE-ONU se înțelege forma regulamentului respectiv în versiunea în vigoare, conform documentului CEE - ONU: TRANS/WP.29/343 privind stadiul aplicării Acordului de la Geneva din 1958 revizuit.

12. În cadrul prezentelor reglementări, prin înmatriculare se înțelege prima înmatriculare a unui vehicul nou, iar prin înregistrare se înțelege prima înregistrare a unui vehicul nou.

13. În cuprinsul prezentelor reglementări se utilizează următoarele abrevieri:

CIV - cartea de identitate a vehiculului;

CoC - certificat de conformitate

▶(la data 09-feb-2016 punctul 13. din secțiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 7. din Ordinul 25/2016)

GNC - gaz natural comprimat;

GPL - gaz petrolier lichefiat;
MT - Ministerul Transporturilor

▶(la data 09-feb-2016 punctul 13. din sectiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 7. din Ordinul 25/2016)

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);

RAR - Registrul Auto Român - RA;

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

SM - stat membru al (state membre ale) Uniunii Europene;

VIN - numărul de identificare al unui vehicul, care reprezintă o combinație structurală de caractere atribuite unui vehicul de către producătorul său ori de către o autoritate competentă, în vederea identificării respectivului vehicul;

▶(la data 16-iun-2010 punctul 13. din sectiunea 1, capitolul II modificat de Art. I, punctul 5. din Ordinul 421/2010)

VIS - ultima secțiune a VIN, care identifică fiecare vehicul;

▶(la data 04-oct-2013 punctul 13. din sectiunea 1, capitolul II completat de Art. I, punctul 4. din Ordinul 1049/2013)

WMI - codul de identificare a producătorului unui vehicul.

Capitolul III: Prevederi generale

14. RAR eliberează CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării unui vehicul, numai dacă acesta deține omologare de tip a întregului vehicul valabilă și a primit număr național de registru, în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 14. din sectiunea 1, capitolul III modificat de Art. I, punctul 8. din Ordinul 25/2016)

15. RAR permite introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare a unui produs utilizat la vehicule, numai dacă acesta deține omologare CE de tip sau omologare CEE-ONU de tip, în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 15. din sectiunea 1, capitolul III modificat de Art. I, punctul 8. din Ordinul 25/2016)

15¹. RAR va publica pe site-ul www.rarom.ro informații privind evoluția legislației comunitare aplicabile la omologarea de tip a vehiculelor rutiere și a produselor utilizate la acestea.

▶(la data 04-oct-2013 punctul 15. din sectiunea 1, capitolul III completat de Art. I, punctul 5. din Ordinul 1049/2013)

16.

[textul din punctul 16. din sectiunea 1, capitolul III a fost abrogat la 23-aug-2012 de Art. I, punctul 2. din Ordinul 1254/2012]

17. Omologările CE de tip acordate pe baza versiunilor anterioare ale actelor de reglementare menționate în secțiunile 2, 3 și 4 rămân valabile în scopul înmatriculării, înregistrării sau al comercializării vehiculelor noi, respectiv în scopul introducerii pe piață, comercializării sau al punerii în exploatare a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi, în conformitate cu prevederile actelor de reglementare respective, cu excepția cazurilor în care se specifică altfel.

18. La înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea vehiculelor noi, precum și la introducerea pe piață, comercializarea sau punerea în exploatare a sistemelor, componentelor și a unităților tehnice separate noi, sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de RAR sau de autoritățile competente din alte SM pe baza unor versiuni anterioare ale actelor de reglementare precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări, dacă cerințele aplicabile sunt aceleași cu cele din versiunile precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

19. La înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea vehiculelor noi, precum și la introducerea pe piață, comercializarea sau punerea în exploatare a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi, sunt considerate valabile și certificatele de omologare CE de tip eliberate de RAR sau de autoritățile competente din alte SM pe baza unor versiuni ulterioare ale actelor de reglementare precizate ca obligatorii prin prezentele reglementări.

19.1. Data de la care se aplică această prevedere este cea specificată prin actele de reglementare respective.

20. [textul din punctul 20. din sectiunea 1, capitolul III a fost abrogat la 09-feb-2016 de Art. I, punctul 9. din Ordinul 25/2016]

21. [textul din punctul 21. din sectiunea 1, capitolul III a fost abrogat la 09-feb-2016 de Art. I, punctul 9. din Ordinul 25/2016]

21¹. RAR acordă producătorilor români WMI, precum și, pentru producătorii care fabrică mai puțin de 500 de vehicule pe an, al treilea, al patrulea și al cincilea caracter din VIS, în conformitate cu prescripțiile ISO 3780:2009. Procedura de acordare se finalizează numai după verificarea îndeplinirii condițiilor stipulate la pct. 1 din anexa X la Directiva 2007/46/CE, punctul 3 din anexa IV la Regulamentul delegat (UE) nr. 1.322/2014 al Comisiei din 19 septembrie 2014 de completare și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește construcția vehiculelor și cerințele generale pentru omologarea de tip a vehiculelor agricole și forestiere sau punctul 1 din anexa IV la Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 al Comisiei din 21 noiembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește construcția vehiculelor și cerințele generale pentru omologarea de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor, în funcție de categoria vehiculului. RAR păstrează toate înregistrările privind WMI și VIS acordate producătorilor români.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 21¹. din sectiunea 1, capitolul III modificat de Art. I, punctul 10. din Ordinul 25/2016)

22. Viteza maximă constructivă a vehiculelor rutiere, puterea netă a motorului și cilindrul motorului care se înscriu în CIV sunt cele indicate de producător în documentele prezentate în vederea omologării de tip/acordării numărului de registru.

22.1. 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 de tip/acordării numărului

de registru în documentele prezentate în vederea omologării de tip/acordării numărului de registru.

22.2. În cazul constatării unor neconcordanțe majore între caracteristicile tehnice ale vehiculului și datele indicate de producător, RAR poate proceda la verificarea acestor date pe bază de documente, rapoarte de încercare sau testare, după caz.

În cazul testării, se vor aplica prevederile actelor de reglementare relevante.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 22., subpunctul 22.2.. din secțiunea 1, capitolul III modificat de Art. I, punctul 8. din Ordinul 25/2016)

22.3. Pentru autovehiculele care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, cilindrul motorului (capacitatea cilindrică a motorului) este cea definită prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, cu modificările ulterioare.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 22., subpunctul 22.3.. din secțiunea 1, capitolul III modificat de Art. I, punctul 8. din Ordinul 25/2016)

23. Anul de fabricație care se înscrie în CIV reprezintă anul codificat de producător în structura VIN sau, dacă acesta nu este prevăzut de producător, anul calendaristic în timpul căruia a fost fabricat vehiculul.

În cazul vehiculelor pentru care anul codificat în structura VIN este ulterior anului calendaristic în care se eliberează CIV, anul de fabricație care se înscrie în CIV este anul calendaristic în care se eliberează CIV.

▶(la data 04-oct-2013 punctul 23. din secțiunea 1, capitolul III modificat de Art. I, punctul 8. din Ordinul 1049/2013)

24. Caracteristicile și performanțele care nu sunt reglementate prin reglementări naționale, directive CE/CEE individuale, regulamente (CE) individuale sau regulamente CEE-ONU ori prin orice alte acte normative 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 de tip/acordării numărului de registru 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/acordării numărului de registru.

25.

[textul din punctul 25. din secțiunea 1, capitolul III a fost abrogat la 01-iul-2014 de Art. I, punctul 3. din Ordinul 1032/2014]

26. În conformitate cu legislația națională privind circulația pe drumurile publice din România, autovehiculele trebuie să fie dotate la punerea în circulație cu:

- trusă medicală, care să respecte prevederile legale în vigoare;
- două triunghiuri reflectorizante, omologate în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 27 CEE-ONU;
- stingător de incendiu, care să respecte 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.).

Secțiunea 2: Omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a produselor utilizate la acestea

Capitolul I: Omologarea CE de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și a unităților tehnice separate utilizate la acestea

1. Obiectul

(1) Prezentul capitol cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice pentru omologarea CE de tip a vehiculelor noi care fac parte din domeniul de aplicare prevăzut la pct. 2, cu scopul de a facilita înmatricularea, înregistrarea, comercializarea sau punerea în circulație a acestora în România ori în celelalte SM, precum și pentru omologarea CE de tip a sistemelor, componentelor și a unităților tehnice separate noi destinate vehiculelor respective, cu scopul de a facilita introducerea pe piață, comercializarea sau punerea în exploatare (utilizarea sau montarea pe vehicul) a acestora în România ori în celelalte SM.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 1., alin. (1) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 1650/2014)

(2) Cerințele tehnice specifice privind fabricarea și funcționarea vehiculelor, precum și a sistemelor, componentelor și a unităților tehnice separate utilizate la acestea sunt prevăzute în actele de reglementare a căror listă exhaustivă figurează în anexa nr. 2 la prezenta secțiune.

2. Domeniul de aplicare

(1) Prezentul capitol se aplică omologării CE de tip a vehiculelor definite la pct. 3 lit. f), concepute și fabricate într-o singură etapă sau în mai multe etape în scopul utilizării rutiere, precum și omologării CE de tip a sistemelor, componentelor și a unităților tehnice separate concepute și fabricate pentru astfel de vehicule.

(2) Prezentul capitol nu se aplică pentru următoarele vehicule:

- a) tractoarele agricole sau forestiere, astfel cum sunt definite în secțiunea 3;
- b) cvadricicliuri, astfel cum sunt definite în secțiunea 4;
- c) vehicule cu șenile.

(3) Omologarea CE de tip în sensul prezentului capitol este opțională, la cererea producătorului, pentru următoarele vehicule:

- a) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal în șantieri, cariere, porturi sau aeroporturi;
- b) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite de către forțele armate, serviciile de protecție civilă, serviciile de luptă împotriva incendiilor și forțele de menținere a ordinii publice; și
- c) mașini autopropulsate pentru lucrări,

în măsura în care aceste vehicule respectă cerințele prevăzute în prezentul capitol. Astfel de omologări opționale nu aduc atingere aplicării Directivei 2006/42/CE, cu modificările și completările ulterioare.

(4) Prezentul capitol nu se aplică omologării individuale a vehiculelor prevăzute la alin. (1).

3. Definiții

Suplimentar față de definițiile prevăzute la secțiunea 1 cap. II pct. 4, în sensul prezentului capitol și al actelor de reglementare enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune, în ceea ce privește definițiile generale, definirea și criteriile pentru clasificarea categoriilor, tipurilor, variantelor și versiunilor de vehicule, precum și definirea tipurilor de caroserii se aplică definițiile din anexa II la Directiva 2007/46/CE, în ceea ce privește definirea categoriilor de folosință se aplică definițiile din anexa nr. 1 la prezenta secțiune, iar termenii de mai jos au următorul înțeles, dacă în actele de reglementare menționate nu se specifică altfel:

►(la data 04-oct-2013 punctul 3. din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 9. din Ordinul 1049/2013)

- a)** autovehicul - vehicul cu motor, complet, completat sau incomplet, care se deplasează prin propriile sale mijloace, având cel puțin patru roți, cu o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h;
- b)** autovehicul hibrid - autovehicul cu cel puțin două convertoare de energie diferite și două sisteme diferite de stocare a energiei (montate pe vehicul) pentru a-i asigura propulsia;
- c)** remorcă - vehicul cu roți fără autopropulsie, conceput și fabricat pentru a fi tractat de un autovehicul;
- d)** [textul din punctul 3., litera D. din secțiunea 2, capitolul I a fost abrogat la 04-oct-2013 de Art. I, punctul 10. din Ordinul 1049/2013]
- e)** mașină autopropulsată pentru lucrări (utilaj autopropulsat pentru lucrări, utilaj mobil) - vehicul autopropulsat special conceput și construit pentru efectuarea de lucrări și care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul pasagerilor sau al mărfurilor. Autovehiculele pe șasiul cărora sunt montate diverse utilaje nu sunt considerate mașini autopropulsate pentru lucrări;
- f)** vehicul - orice autovehicul sau remorca acestuia, în sensul definițiilor de la lit. a) și c);
- g)** vehicul hibrid electric - autovehicul hibrid care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preia energie din două surse de energie stocată, montate pe vehicul: un combustibil consumabil, respectiv un dispozitiv de stocare a energiei electrice (de exemplu, baterie, condensator, volant/generator etc.).

4. Obligațiile RAR

- (1)** RAR se asigură că producătorii care solicită omologarea CE de tip își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentului capitol.
- (2)** RAR va omologa numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele prezentului capitol.
- (3)** RAR va elibera CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării numai acelor vehicule care respectă cerințele prezentului capitol.
- (4)** Nu este permisă refuzarea eliberării CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării vehiculelor din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate de prezentul capitol, dacă acestea respectă cerințele prezentului capitol.
- (5)** RAR va permite introducerea pe piață, comercializarea sau punerea în exploatare numai a acelor sisteme, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele prezentului capitol.
- (6)** Nu este permisă interzicerea, limitarea sau împiedicarea introducerii pe piață, a comercializării sau a punerii în exploatare a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate de prezentul capitol, dacă acestea respectă cerințele prezentului capitol.
- (7)** MTI va asigura notificarea către Comisia Europeană a RAR ca autoritate pentru omologare.
- (8)** Documentul de notificare a RAR va cuprinde numele, adresa, inclusiv adresa electronică și domeniul de competență al RAR.

5. Obligațiile producătorilor

- (1)** Producătorul răspunde în fața RAR pentru toate aspectele procesului de omologare CE de tip și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă este sau nu implicat direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.
- (2)** În cazul omologării CE de tip în mai multe etape, fiecare producător este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă.
- (3)** Producătorul care modifică sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate respective.
- (4)** [textul din punctul 5., alin. (4) din secțiunea 2, capitolul I a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 4. din Ordinul 1650/2014]

6. Proceduri care se aplică în cazul omologării CE de tip a vehiculelor

- (1)** Producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri:
 - a)** omologarea CE de tip treptată;
 - b)** omologarea CE de tip într-o singură etapă;
 - c)** omologarea CE de tip mixtă.
- (2)** O cerere de omologare CE de tip treptată cuprinde dosarul informativ cu informațiile necesare în temeiul anexei III la Directiva 2007/46/CE și este însoțită de setul complet de certificate de omologare CE de tip necesare, în temeiul fiecăruia dintre actele de reglementare aplicabile enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune. În cazul omologării CE de tip a unui sistem sau a unei unități tehnice separate, în temeiul actelor de reglementare aplicabile, RAR va avea acces la dosarul de omologare corespunzător până în momentul acordării sau refuzării omologării.
- (3)** O cerere de omologare CE de tip într-o singură etapă cuprinde dosarul informativ cu informațiile relevante necesare în temeiul anexei I la Directiva 2007/46/CE, în conformitate cu actele de reglementare specificate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune și, după caz, în anexa III partea II la Directiva 2007/46/CE.
- (4)** În cazul unei proceduri de omologare CE de tip mixte, RAR poate excepta un producător de la obligația de a prezenta unul sau mai multe certificate de omologare CE de tip, cu condiția ca dosarul informativ să fie completat cu datele specificate în anexa I la Directiva 2007/46/CE, necesare pentru omologarea sistemelor respective în faza de omologare a vehiculului, caz în care fiecare dintre certificatele de omologare CE de tip pentru care este valabilă exceptarea este înlocuit cu un raport de încercare.
- (5)** Fără a aduce atingere alin. (2), (3) și (4), pentru omologarea CE de tip în mai multe etape trebuie furnizate

următoarele informații:

a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și certificatele de omologare CE de tip necesare pentru un vehicul complet și care sunt relevante pentru stadiul de fabricație a vehiculului de bază;

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

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

(6) Cererile pentru omologarea CE de tip trebuie să fie înaintate de către producător la RAR. Cu privire la un anumit tip de vehicul, poate fi depusă o singură cerere, cu condiția ca aceasta să nu mai fi fost depusă și în alt SM. Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se depune o cerere separată.

(7) Printr-o cerere argumentată, RAR poate solicita producătorului să furnizeze orice informații suplimentare necesare pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru facilitarea executării încercărilor respective.

(8) Producătorul trebuie să pună la dispoziția RAR atâtea vehicule câte sunt necesare pentru a permite desfășurarea în condiții satisfăcătoare a procedurii de omologare CE de tip.

7. Proceduri care se aplică în cazul omologării CE de tip a sistemelor, componentelor și a unităților tehnice separate

(1) Cererile pentru omologarea CE de tip trebuie să fie înaintate de către producător la RAR. Pentru un anumit tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi depusă o singură cerere, cu condiția ca aceasta să nu mai fi fost depusă și în alt SM. Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se depune o cerere separată.

(2) Cererea este însoțită de dosarul informativ, al cărui conținut este specificat de directivele CE/CEE sau regulamentele CE individuale aplicabile.

(3) Printr-o cerere argumentată, RAR poate solicita producătorului să furnizeze orice informații suplimentare necesare pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru facilitarea executării încercărilor respective.

(4) Producătorul trebuie să pună la dispoziția RAR atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare în temeiul directivelor CE/CEE sau al regulamentelor CE individuale aplicabile pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.

8. Dispoziții generale privind acordarea omologării CE de tip

(1) RAR nu poate acorda nicio omologare CE de tip înainte de a se asigura că procedurile menționate la pct. 12 au fost aplicate în mod corespunzător și satisfăcător.

(2) RAR va acorda omologări CE de tip în conformitate cu pct. 9 și 10.

(3) RAR poate refuza, motivat temeinic, să acorde omologarea CE de tip, în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, deși se conformează reglementărilor aplicabile, prezintă un risc serios pentru siguranța rutieră sau dăunează semnificativ mediului înconjurător și/sau sănătății publice. În acest caz, RAR trimite celorlalte SM și Comisiei un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă dovezi în sprijinul constatărilor sale.

(4) Certificatele de omologare CE de tip se numerotează în conformitate cu metoda stabilită în anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

(5) În termen de 20 de zile lucrătoare, RAR va trimite autorităților de omologare ale celorlalte SM o copie a certificatului de omologare CE de tip a vehiculului, însoțită de anexe, pentru fiecare tip de vehicul căruia i-a acordat omologarea. Documentele tipărite pot fi înlocuite cu un fișier în format electronic.

(6) RAR va informa fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte SM asupra refuzului sau retragerii omologării oricărui vehicul, precizând motivele deciziei sale.

(7) La intervale de câte trei luni, RAR va trimite autorităților de omologare ale celorlalte SM o listă a omologărilor CE de tip pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate pe care le-a acordat, modificat, refuzat sau retras în intervalul precedent. Lista conține datele menționate în anexa XIV la Directiva 2007/46/CE.

(8) La cererea unui alt SM, RAR va trimite, în termen de 20 de zile lucrătoare de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de omologare CE de tip în cauză, însoțită de anexe. Documentele tipărite pot fi înlocuite cu un fișier în format electronic.

(9) RAR poate solicita autorității de omologare a unui alt SM o copie a certificatului de omologare CE de tip pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care aceasta le-a omologat, însoțită de anexe. Documentele tipărite pot fi înlocuite cu un fișier în format electronic.

(10) RAR gestionează datele transmise de celelalte SM cu privire la acordarea, modificarea, refuzul sau retragerea omologărilor CE de tip pentru vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate acordate de către acestea.

9. Dispoziții speciale privind acordarea omologării CE de tip pentru vehicule

(1) RAR va acorda omologarea CE de tip pentru:

a) un tip de vehicul care respectă datele din dosarul informativ și cerințele tehnice specificate în actele de reglementare aplicabile enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune sau în apendicele 1 din anexa IV la Directiva 2007/46/CE;

b) un tip de vehicul special care respectă datele din dosarul informativ și cerințele tehnice specificate în actele de reglementare aplicabile enumerate în apendicele 1-6 din anexa XI la Directiva 2007/46/CE. Cerințele suplimentare privind compartimentul pentru transportul pacienților din ambulanțe, prevăzute în apendicele 1 la anexa XI la Directiva 2007/46/CE, precum și cerințele suplimentare privind încercarea sistemului de ancorare a scaunelor rulante și a sistemului de reținere a ocupanților acestora din vehiculele accesibile scaunelor rulante, prevăzute în apendicele 3 la anexa XI la Directiva 2007/46/CE, se aplică de la 1 noiembrie 2014 numai la omologarea de tip.

Se aplică procedurile stabilite în anexa V la Directiva 2007/46/CE.

▶(la data 01-iul-2014 punctul 9., alin. (1) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 4. din Ordinul 1032/2014)

(2) RAR acordă omologarea CE de tip în mai multe etape pentru un tip de vehicul incomplet sau completat care respectă datele din dosarul informativ și cerințele tehnice specificate în actele de reglementare aplicabile enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune, ținând cont de stadiul de fabricație al vehiculului.

Omologarea CE de tip în mai multe etape se aplică, de asemenea, vehiculelor complete transformate sau modificate de un alt producător.

Se aplică procedurile stabilite în anexa XVII la Directiva 2007/46/CE.

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

a) va completa toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare CE de tip, inclusiv fișa anexată cu rezultatele încercărilor, în conformitate cu modelul din anexa VIII la Directiva 2007/46/CE;

b) va redacta sau va verifica opisul dosarului de omologare;

c) va elibera solicitantului fără întârziere nejustificată certificatul completat, însoțit de anexele sale;

d) [textul din punctul 9., alin. (3), litera D. din secțiunea 2, capitolul I a fost abrogat la 23-aug-2012 de Art. I, punctul 5. din Ordinul 1254/2012]

(4) Dacă pentru o anumită omologare CE de tip au fost impuse restricții de valabilitate ori s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale actelor de reglementare în conformitate cu pct. 20 sau pct. 21 sau cu apendicele 1-6 din anexa XI la Directiva 2007/46/CE, certificatul de omologare CE de tip menționează restricțiile sau derogările respective.

▶(la data 01-iul-2014 punctul 9., alin. (4) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 4. din Ordinul 1032/2014)

(5) În cazul în care datele din dosarul informativ prevăd dispoziții pentru vehiculele speciale, în conformitate cu apendicele 1-6 din anexa XI la Directiva 2007/46/CE, certificatul de omologare CE de tip menționează dispozițiile respective.

▶(la data 01-iul-2014 punctul 9., alin. (5) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 4. din Ordinul 1032/2014)

(6) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare CE de tip mixtă, RAR va completa, în partea III a documentului informativ, al cărui model este prezentat în anexa III la Directiva 2007/46/CE, referințele pentru rapoartele de încercare, instituite prin actele de reglementare, pentru care nu există niciun certificat de omologare CE de tip.

(7) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare CE de tip într-o singură etapă, RAR va elabora lista actelor de reglementare aplicabile, al cărei format este prezentat în apendicele la anexa VI la Directiva 2007/46/CE și va anexa respectiva listă la certificatul de omologare CE de tip.

10. Dispoziții speciale privind acordarea omologării CE de tip pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate

(1) RAR va acorda o omologare CE de tip pentru un sistem care respectă datele din dosarul informativ și respectă cerințele tehnice prevăzute în directiva CEE/CE individuală sau regulamentul CE individual aplicabil, după cum se specifică în anexa nr. 2 la prezenta secțiune.

(2) RAR va acorda o omologare CE de tip pentru o componentă sau o unitate tehnică separată care respectă datele din dosarul informativ și respectă cerințele tehnice prevăzute în directiva CEE/CE individuală sau regulamentul (CE) individual aplicabil, după cum se specifică în anexa nr. 2 la prezenta secțiune.

(3) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate pentru reparații, service sau întreținere, fac la rândul lor obiectul unei omologări CE de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea suplimentară a componentelor sau a unităților tehnice separate, dacă nu se specifică altfel în actul de reglementare aplicabil.

(4) În cazul în care o componentă sau unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv respectarea uneia sau a mai multor cerințe poate fi verificată numai când componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu alte părți ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării CE de tip a componentei sau a unității tehnice separate este limitat în consecință. În astfel de cazuri, certificatul de omologare CE de tip specifică orice restricție de utilizare și indică condițiile speciale de montaj. În cazul în care o astfel de componentă sau unitate tehnică separată este montată de producătorul vehiculului, în momentul omologării vehiculului se verifică respectarea tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile sau a condițiilor de montaj aplicabile.

11. Încercările necesare pentru omologarea CE de tip

(1) Respectarea cerințelor tehnice prevăzute de prezentul capitol și de actele de reglementare enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune, apendicele 1 din anexa IV la Directiva 2007/46/CE sau în apendicele 1-6 din anexa XI la Directiva 2007/46/CE este demonstrată prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de RAR sau de serviciile tehnice notificate.

▶(la data 01-iul-2014 punctul 11., alin. (1) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 5. din Ordinul 1032/2014)

(2) Încercările necesare sunt efectuate asupra vehiculelor, a componentelor și a unităților tehnice separate reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.

Cu toate acestea, producătorul poate selecta, de comun acord cu RAR, un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativ/reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.

(3) Ca alternative la procedurile de încercare menționate la alin. (1) și cu acordul RAR, pot fi folosite metode de încercare virtuale la cererea producătorului, în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa XVI la Directiva 2007/46/CE.

(4) Condițiile generale care trebuie îndeplinite de metodele de încercare virtuală sunt stabilite în apendicele 1 la anexa XVI la Directiva 2007/46/CE.

Pentru fiecare dintre actele de reglementare enumerate la anexa XVI la directiva 2007/46/CE, condițiile de încercare specifice și dispozițiile administrative conexe sunt specificate în apendicele 2 la anexa respectivă.

12. Măsuri de asigurare a conformității producției

(1) Pentru omologările CE de tip acordate, RAR trebuie să adopte toate măsurile necesare în conformitate cu anexa X la Directiva 2007/46/CE pentru a verifica, dacă este necesar, în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte SM, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea producției vehiculelor, sistemelor, componentelor sau a unităților tehnice separate, după caz, cu tipul omologat.

(2) Pentru omologările CE de tip acordate, RAR trebuie să ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea respectivă, în conformitate cu anexa X la Directiva 2007/46/CE, pentru a verifica, dacă este necesar, în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte SM, dacă măsurile prevăzute la alin. (1) continuă să fie adecvate și dacă producția vehiculelor, sistemelor, componentelor sau a unităților tehnice separate, după caz, continuă să fie conformă cu tipul omologat.

Verificarea în vederea garantării conformității produselor cu tipul omologat se limitează la procedurile stabilite în anexa

X la Directiva 2007/46/CE și în actele de reglementare care cuprind cerințe specifice. În acest scop, pentru omologările CE de tip acordate, RAR poate efectua oricare dintre verificările sau încercările menționate în oricare dintre actele de reglementare enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune asupra unor eșantioane prelevate de la sediul producătorului, inclusiv de la instalațiile de producție.

(3) Dacă, pentru omologările CE de tip acordate, RAR constată că măsurile menționate la alin. (1) nu se aplică, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite sau au încetat să mai fie aplicate, deși producția nu a fost întreruptă, RAR va lua măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării CE de tip, pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect.

13. Dispoziții generale privind modificarea omologărilor CE de tip

(1) Producătorul trebuie să informeze fără întârziere RAR, pentru omologările CE de tip acordate de RAR, asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare. RAR poate decide, în conformitate cu prevederile prezentului capitol, asupra procedurii care trebuie urmată. În cazul în care este necesar, RAR va decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare CE de tip trebuie să fie acordată.

(2) O cerere de modificare a unei omologări CE de tip este înaintată RAR, numai dacă RAR a acordat omologarea CE de tip inițială.

(3) În cazul în care constată că pentru efectuarea unei modificări sunt necesare inspecții sau încercări noi, RAR va informa producătorul în consecință. Procedurile menționate la pct. 14 și 15 se aplică numai după încheierea cu succes a noilor inspecții sau încercări necesare.

14. Dispoziții speciale privind modificarea omologărilor CE de tip pentru vehicule

(1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, modificarea este considerată "revizuire".

În astfel de cazuri, RAR va emite pagina revizuită în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, această cerință se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată, a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificării.

(2) O revizuire este considerată "extindere" în cazul în care, pe lângă dispozițiile din alin. (1):

a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;

b) s-a modificat orice informație din certificatul de omologare CE de tip, cu excepția anexelor;

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

În astfel de cazuri, RAR va elibera un certificat de omologare CE de tip revizuit, însoțit de un număr de extindere, care crește în funcție de numărul de extinderi succesive deja acordate.

Certificatul de omologare CE specifică în mod clar motivul extinderii și data noii eliberări.

(3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuirii sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

(4) Nu este necesară nicio modificare a omologării unui anumit tip de vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alin. (2) lit. c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.

15. Dispoziții speciale privind modificarea omologărilor CE de tip pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate

(1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, modificarea este considerată "revizuire".

În astfel de cazuri, RAR emite paginile revizuite în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, această cerință se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată, a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificării.

(2) O revizuire este considerată "extindere" în cazul în care, pe lângă dispozițiile din alin.

(1):

a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;

b) s-a modificat orice informație din certificatul de omologare CE de tip, cu excepția anexelor;

c) intră în vigoare noi cerințe pe baza oricărui act de reglementare aplicabil tipului de sistem, componentă sau unitate tehnică separată omologate.

În astfel de cazuri, RAR emite un certificat de omologare CE de tip revizuit, însoțit de un număr de extindere, care crește în funcție de numărul de extinderi succesive deja acordate. În cazul în care modificarea se impune în urma aplicării alin. (2) lit. (c), se actualizează cea de-a treia secțiune a numărului de omologare.

Certificatul de omologare specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri.

(3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare CE se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuirii sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

16. Emiterea și notificarea modificărilor omologărilor CE de tip

(1) În cazul unei extinderi, RAR va actualiza toate secțiunile relevante din certificatul de omologare CE de tip, anexele sale și opisul dosarului de omologare. Certificatul actualizat și anexele sale vor fi puse la dispoziția solicitantului fără întârzieri nejustificate.

(2) În cazul unei revizuirii, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, vor fi puse de către RAR la dispoziția solicitantului fără întârzieri nejustificate.

(3) RAR va notifica autorităților de omologare ale celorlalte SM orice modificare adusă omologărilor CE de tip, în conformitate cu procedurile menționate la pct. 8 și va gestiona informațiile primite de la autoritățile de omologare ale celorlalte SM cu privire la modificările acordate.

17. Încetarea valabilității omologării CE de tip

(1) O omologare CE de tip pentru un vehicul își încetează valabilitatea în oricare dintre cazurile următoare:

a) noi cerințe în orice act de reglementare aplicabil vehiculului omologat devin obligatorii pentru înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea noilor vehicule, iar omologarea nu poate fi actualizată în consecință;

b) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar;

c) valabilitatea omologării expiră datorită unei restricții speciale.

(2) În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea,

omologarea CE de tip a vehiculului respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective.

(3) Atunci când producția unui anumit tip de vehicul este întreruptă definitiv, producătorul trebuie să notifice acest fapt RAR, în cazul în care RAR a acordat homologarea CE de tip pentru vehiculul respectiv. La primirea notificării în acest sens, RAR va informa autoritățile de omologare ale celorlalte SM asupra acestui fapt în termen de 20 de zile lucrătoare. RAR va gestiona informațiile primite de la autoritățile de omologare ale celorlalte SM cu privire la încetarea producției.

Prevederile pct. 6 din secțiunea 5 se aplică numai în cazul întreruperii efectuate în condițiile menționate la alin. (1) lit. a).

▶(la data 07-ian-2015 punctul 17., alin. (3) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 5. din Ordinul 1650/2014)

(4) Fără a aduce atingere alin. (3), în cazurile în care o omologare CE de tip pentru un vehicul este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul trebuie să notifice acest fapt RAR, în cazul în care RAR a acordat homologarea CE de tip pentru vehiculul respectiv.

RAR va comunica fără întârziere nejustificată toate informațiile relevante autorităților de omologare ale celorlalte SM pentru a permite aplicarea, după caz, a pct. 6 din secțiunea 5. Comunicarea va specifica în special data producției și numărul de identificare al ultimului vehicul produs. RAR va gestiona informațiile primite de la autoritățile de omologare ale celorlalte SM cu privire la cazurile în care o omologare CE de tip pentru un vehicul este pe cale să își înceteze valabilitatea.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 17., alin. (4) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 5. din Ordinul 1650/2014)

18. Certificatul de conformitate

(1) În calitate de deținător al unei omologări CE de tip a întregului vehicul pentru un vehicul, producătorul va trebui să emită un CoC care va însoți fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.

În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul trebuie să completeze doar acele elemente de pe pagina 2 a CoC care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, va anexa la certificatul de omologare toate CoC emise în etapele anterioare.

(2) CoC trebuie redactat într-una dintre limbile oficiale ale Comunității.

(3) CoC se întocmește astfel încât să fie exclusă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, hârtia folosită trebuie să fie protejată fie prin elemente grafice colorate, fie printr-un filigran cu marca de identificare a producătorului.

(4) CoC trebuie să fie completat integral și să nu conțină restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de un act de reglementare.

(5) CoC stabilit în partea I a anexei IX la Directiva 2007/46/CE pentru vehiculele omologate în conformitate cu dispozițiile pct. 20 alin. (2) trebuie să conțină în titlu expresia "Pentru vehicule complete/completate, omologate de tip în conformitate cu articolul 20 (omologare provizorie)".

(6) CoC, astfel cum este descris în partea I a anexei IX la Directiva 2007/46/CE pentru vehiculele omologate de tip în conformitate cu pct. 21, trebuie să conțină în titlu expresia "Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici", iar în imediata sa apropiere trebuie să fie indicat anul de fabricație, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în secțiunea 1 a părții A din anexa XII la Directiva 2007/46/CE, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului în cadrul producției alocate pentru anul respectiv.

▶(la data 04-oct-2013 punctul 18., alin. (6) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 12. din Ordinul 1049/2013)

(7) Fără să aducă atingere dispozițiilor alin. (1), producătorul poate transmite în format electronic autorității competente date sau informații cuprinse în CoC.

(8) Un duplicat al CoC poate fi eliberat numai de către producător. Cuvântul "duplicat" trebuie să fie perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

(9) În conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 385/2009, până la 29 aprilie 2010, producătorii pot elibera certificate de conformitate care sunt conforme cu modelul prevăzut în anexa IX la Directiva 70/156/CEE.

19. Marca de omologare CE de tip

(1) Producătorul unei componente sau al unei unități tehnice separate, care face sau nu parte dintr-un sistem, trebuie să aplice fiecărei componente sau unități tehnice separate produse în conformitate cu tipul omologat marca de omologare CE de tip impusă de directiva CEE/CE individuală sau de regulamentul CE individual relevant.

(2) În cazul în care nu este prevăzută aplicarea mărcii de omologare CE de tip, producătorul aplică cel puțin denumirea sa comercială sau marca producătorului, numărul tipului și/sau un număr de identificare.

(3) Marca de omologare CE de tip este conformă cu apendicele la anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

20. Derogațiile pentru tehnologiile și conceptele noi

(1) La solicitarea producătorului, RAR poate acorda o omologare CE de tip pentru un tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează tehnologii sau concepte incompatibile cu unul sau mai multe dintre actele de reglementare menționate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune, sub rezerva acordării unei autorizații din partea Comisiei în conformitate cu procedura menționată la art. 40 alin. (3) din Directiva 2007/46/CE.

(2) În așteptarea deciziei privind acordarea sau neacordarea autorizației, RAR poate acorda o omologare provizorie, valabilă doar pe teritoriul României, pentru un tip de vehicul care face obiectul derogării cerute, cu condiția ca RAR să informeze fără întârziere Comisia și celelalte SM cu privire la aceasta, prin intermediul unui dosar conținând următoarele elemente:

a) motivele pentru care tehnologiile sau conceptele în cauză determină incompatibilitatea dintre sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată și cerințele impuse;

b) o descriere a aspectelor relevante privind siguranța și mediul, precum și a măsurilor luate;

c) o descriere a încercărilor, inclusiv a rezultatelor acestora, care să demonstreze că, în comparație cu cerințele pentru care este solicitată derogarea, este asigurat un nivel cel puțin echivalent de siguranță și protecție a mediului.

(3) În conformitate cu procedura menționată la art. 40 alin. (3) din Directiva 2007/46/CE, Comisia va decide dacă autorizează sau nu RAR să acorde o omologare CE de tip pentru tipul de vehicul respectiv.

După caz, decizia va preciza, de asemenea, dacă valabilitatea sa este condiționată de vreo restricție, precum un termen de valabilitate limitat. În toate cazurile, valabilitatea omologării nu este mai scurtă de 36 de luni.

În cazul în care Comisia decide să refuze acordarea autorizației, RAR va informa de îndată pe deținătorul omologării de tip provizorii menționate la alin. (2) că omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data deciziei

Comisiei. Cu toate acestea, vehiculele produse în conformitate cu omologarea provizorie înainte de revocarea acesteia pot fi înmatriculate, înregistrate, comercializate sau puse în exploatare în România și în oricare dintre SM care a acceptat omologarea provizorie.

(4) MTI poate decide să accepte pe teritoriul României o omologare provizorie, acordată de un alt SM.

▶(la data 23-aug-2012 punctul 20., alin. (4) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 6. din Ordinul 1254/2012)

(5) Prezentul punct nu se aplică în cazul în care un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată respectă dispozițiile unui regulament CEE-ONU la care a aderat Comunitatea.

(6) În cazul în care actele de reglementare vizate de derogare au fost modificate în mod corespunzător, orice restricție legată de derogare este ridicată imediat.

Dacă nu au fost luate măsurile necesare adaptării actelor de reglementare vizate de derogare, valabilitatea unei derogări poate fi prelungită la cererea RAR de către Comisie printr-o altă decizie.

21. Omologarea CE de tip pentru seriile mici

(1) La solicitarea producătorului și în limitele cantitative stabilite în secțiunea 1 a părții A din anexa XII la Directiva 2007/46/CE, RAR acordă, în conformitate cu procedura menționată la pct. 6 alin. (4), o omologare CE de tip pentru un tip de vehicul din categoria M₁ sau N₁ care respectă cerințele din apendicele 1 din anexa IV la Directiva 2007/46/CE.

Omologările CE de tip pentru serii mici acordate înainte de 1 noiembrie 2012 își pierd valabilitatea la 31 octombrie 2016. De la această dată, certificatele de conformitate CE pentru vehiculele produse în serii mici nu mai sunt valabile, cu excepția cazului în care omologările de tip respective au fost actualizate pentru a ține seama de cerințele din apendicele menționat anterior.

▶(la data 04-oct-2013 punctul 21., alin. (1) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 13. din Ordinul 1049/2013)

(2) Alin. (1) nu se aplică vehiculelor speciale.

(3) Certificatele de omologare CE de tip se numerotează în conformitate cu anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

22. Dispoziții speciale privind omologarea individuală a vehiculelor

(1) În conformitate cu prevederile OG nr. 78/2000, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 230/2003, cu modificările și completările ulterioare, și în condițiile prevăzute de ordonanța respectivă, vehiculele noi pot fi supuse și procedurii de omologare individuală, în urma căreia RAR acordă un certificat de omologare individuală, document prin care RAR certifică în mod oficial faptul că un anumit vehicul este omologat individual.

Formatul certificatului de omologare individuală este stabilit după modelul certificatului de omologare CE de tip stabilit la anexa VI la Directiva 2007/46/CE și conține cel puțin informațiile necesare completării certificatului de înmatriculare prevăzute în Directiva 1999/37/CE.

Certificatele de omologare individuală nu poartă titlul "Omologare CE a vehiculului." Un certificat de omologare individuală poartă numărul de identificare al vehiculului în cauză.

(2) Omologarea individuală a vehiculelor se efectuează în conformitate cu prevederile RNTR 7, ediția în vigoare.

(3) Omologarea individuală se poate aplica în cazul vehiculelor prevăzute la pct. 2 alin. (1).

(4) Omologarea individuală se poate aplica, în mod opțional, pentru vehiculele prevăzute la pct. 2 alin. (3).

(5) De asemenea, omologarea individuală se poate aplica, în mod opțional, pentru următoarele vehicule:

a) vehicule destinate exclusiv curselor automobilistice;

b) prototipuri de vehicule folosite în circulația rutieră, pe răspunderea unui producător, pentru a efectua un program de încercări specific, cu condiția să fi fost special concepute și fabricate în acest scop.

(6) Procedura de omologare individuală se poate aplica și în cazul vehiculelor care au primit omologarea CE de tip în conformitate cu prezentul capitol și care au fost modificate înainte de înmatriculare, înregistrare sau comercializare.

(7) Procedura de omologare individuală se poate aplica în cazul unui anumit vehicul, și în timpul etapelor succesive ale fabricării sale, în conformitate cu o procedură de omologare CE de tip în mai multe etape.

(8) Procedura de omologare individuală nu poate înlocui o etapă intermediară în derularea normală a unei proceduri de omologare CE de tip în mai multe etape și nu se poate aplica pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul.

(9) Cererea de omologare individuală este înaintată de către persoana care prezintă vehiculul la omologare. Dacă această persoană nu este producătorul sau proprietarul vehiculului, ea trebuie să fie stabilită pe teritoriul Comunității.

(10) În cadrul procedurii de omologare individuală, RAR nu efectuează încercări distructive. RAR va folosi orice informație relevantă care stabilește conformitatea cu cerințele alternative prevăzute în RNTR 7, furnizată de către solicitant.

(11) În locul cerințelor alternative, RAR acceptă orice omologare CE de tip pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate acordată în conformitate cu prevederile prezentului capitol.

(12) RAR acordă o omologare individuală, dacă vehiculul corespunde descrierii anexate solicitării și dacă respectă cerințele tehnice aplicabile prevăzute în RNTR 7, ediția în vigoare și emite fără întârziere nejustificată certificatul de omologare individuală menționat la alin. (1).

(13) În cazul în care un solicitant dorește să comercializeze, să înmatriculeze sau să pună în circulație într-un alt stat membru un vehicul căruia RAR i-a acordat o omologare individuală, RAR îi furnizează solicitantului, la cerere, o declarație privind dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat.

(14) În cazul în care un anumit vehicul, care a fost omologat individual de către RAR, urmează a fi înmatriculat într-un alt stat membru, RAR va furniza, la solicitarea autorității de omologare din statul membru respectiv, orice informații suplimentare detaliate privind natura cerințelor tehnice îndeplinite de vehiculul în cauză.

În cazul în care un anumit vehicul, care a fost omologat individual de către autoritatea de omologare a unui alt stat membru, se prezintă în vederea omologării individuale și eliberării CIV, RAR va putea solicita autorității de omologare care a acordat omologarea individuală orice informații suplimentare detaliate privind natura cerințelor tehnice îndeplinite de vehiculul în cauză.

(15) În ceea ce privește vehiculul căruia i-a fost acordată o omologare individuală de către un stat membru, RAR va omologa vehiculul respectiv și va elibera CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau a comercializării, cu excepția cazului în care dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu cerințele prevăzute în RNTR 7.

(16) În cazul unui vehicul omologat individual de un alt stat membru și care este conform cu dispozițiile Directivei 2007/46/CE și cu actele de reglementare enumerate în anexa IV sau anexa XI la Directiva 2007/46/CE, RAR va elibera

CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau a comercializării fără efectuarea altor încercări.

23.

[textul din punctul 23. din secțiunea 2, capitolul I a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 6. din Ordinul 1650/2014]

24.

[textul din punctul 24. din secțiunea 2, capitolul I a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 6. din Ordinul 1650/2014]

25. Introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate

(1) RAR va permite introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate numai dacă acestea sunt conforme cerințelor actelor de reglementare aplicabile și sunt marcate corespunzător, în conformitate cu pct. 19.

(2) Alin. (1) nu se aplică în cazul componentelor sau al unităților tehnice separate special fabricate sau concepute pentru vehiculele noi care nu sunt reglementate de prezenta secțiune.

(3) Prin derogare de la alin. (1), RAR poate permite introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care au fost exceptate de la aplicarea uneia sau a mai multor dispoziții ale unui act de reglementare privind componenta sau unitatea tehnică separată vizată, în temeiul pct. 20 sau care sunt destinate instalării pe vehiculele care beneficiază de omologările privind componenta sau unitatea tehnică respectivă acordate în cadrul procedurilor de omologare CE de tip de serie mică, omologare națională de tip de serie mică sau omologare individuală.

(4) Prin derogare de la alin. (1) și dacă nu se prevede altfel în vreun act de reglementare, este permisă introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care sunt destinate instalării pe vehicule pentru care, la data punerii în circulație, nu li s-a solicitat să dețină omologare de tip.

26. Clauza de salvagardare pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate conforme prezentelor reglementări

(1) Dacă R.A.R. consideră că anumite vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate noi care dețin omologare comunitară (CE) de tip acordată de un alt SM, fiind conforme cerințelor aplicabile sau marcate corespunzător, prezintă un risc serios pentru siguranța rutieră sau dăunează semnificativ mediului înconjurător și/sau sănătății publice, R.A.R. poate refuza, motivat temeinic, pentru o perioadă de maximum șase luni, eliberarea CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării vehiculelor ori poate refuza introducerea pe piață, comercializarea sau punerea în exploatare a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate. În acest caz, R.A.R. va informa de îndată producătorul, celelalte SM și Comisia Europeană, specificând motivele refuzului, în special, dacă acesta este rezultatul lacunelor din reglementările relevante sau al aplicării incorecte a cerințelor relevante.

(2) RAR va aplica în aceste cazuri decizia Comisiei, adoptată ca urmare a consultării părților interesate.

27. Măsuri aplicabile pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate neconforme cu tipul omologat

(1) Dacă RAR, pentru omologările CE de tip acordate, constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un CoC sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, va lua măsurile necesare, inclusiv, după caz, retragerea omologării CE de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate fabricate, după caz, sunt aduse în conformitate cu tipul omologat. RAR va notifica măsurile luate autorităților de omologare din celelalte SM.

RAR va ține evidența măsurilor notificate de autoritățile de omologare ale celorlalte SM.

(2) În sensul alin. (1), abaterile de la datele cuprinse în certificatul de omologare CE de tip sau în dosarul de omologare sunt considerate ca neconforme cu tipul omologat.

Nu trebuie considerat că un vehicul nu este conform cu tipul omologat atunci când sunt permise anumite toleranțe prin actele de reglementare relevante și când aceste toleranțe sunt respectate.

(3) Dacă RAR demonstrează că vehiculele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un CoC sau purtând o marcă de omologare nu se conformează tipului omologat, RAR poate solicita SM care a acordat omologarea de tip să verifice dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație se conformează în continuare tipului omologat.

În cazul în care RAR primește o solicitare referitoare la vehiculele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care le-a omologat, din partea unui SM, va lua măsurile care se impun în cel mai scurt timp posibil și, în orice caz, în termen de șase luni de la data solicitării.

(4) RAR va cere SM care a acordat omologarea de tip sistemului, componentei, unității tehnice separate sau vehiculului incomplet să ia măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculele în curs de fabricație sunt din nou conforme cu tipul omologat în cazurile următoare:

a) în raport cu o omologare CE de tip pentru vehicule, în cazul în care neconformitatea unui vehicul este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice separate;

b) în raport cu o omologare CE de tip în mai multe etape, în cazul în care neconformitatea unui vehicul completat este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice care face parte din vehiculul incomplet sau neconformității vehiculului incomplet.

La primirea unei solicitări din partea unui alt SM, pentru omologările CE de tip acordate, RAR va lua măsurile care se impun, în cooperare cu SM solicitant, după caz, în cel mai scurt timp posibil și, în orice caz, în termen șase luni de la data solicitării. În cazul în care se constată o lipsă de conformitate, RAR, în calitate de autoritate competentă care a acordat omologarea CE de tip sistemului, componentei, unității tehnice separate sau vehiculului incomplet, va lua măsurile menționate la alin. (1).

(5) RAR va gestiona activitățile de informare reciprocă cu autoritățile de omologare ale celorlalte SM privind orice retragere a omologării CE de tip și motivele care au determinat-o, termenul de informare în acest scop fiind de 20 de zile lucrătoare.

(6) Dacă RAR, pentru omologările CE de tip acordate, sau SM care a acordat omologarea CE de tip și care a fost notificat de către RAR, contestă neconformitatea, RAR și SM în cauză depun eforturi pentru soluționarea diferendului. Comisia este informată și organizează, atunci când este necesar, consultări adecvate în vederea ajungerii la o înțelegere.

28. Rechemarea vehiculelor

(1) În cazul în care un producător care a primit o omologare CE de tip pentru un tip de vehicul este obligat, în scopul punerii în aplicare a dispozițiilor unui act de reglementare sau a Directivei 2001/95/CE, să recheme o serie de vehicule deja înmatriculate, înregistrate sau comercializate, deoarece unul sau mai multe sisteme, componente sau unități tehnice separate instalate pe vehicul, fie că au fost omologate corespunzător sau nu în conformitate cu prevederile prezentului capitol, prezintă un risc important pentru siguranța rutieră, sănătatea publică și/sau protecția mediului înconjurător, acesta trebuie să informeze imediat RAR, dacă RAR a acordat omologarea vehiculului.

(2) Producătorul trebuie să propună RAR un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul menționat la alin. (1). RAR va comunica fără întârziere autorităților competente ale celorlalte SM măsurile propuse.

Dacă RAR consideră că măsurile propuse sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede ori RAR este informat de autoritățile competente ale celorlalte SM în acest sens, RAR îl va informa pe producător.

În acest caz, RAR va lua toate măsurile de protecție necesare, inclusiv retragerea omologării CE de tip a vehiculelor, în cazul în care producătorul nu propune și nu pune în practică măsuri corective eficiente. În cazul retragerii omologării CE de tip a vehiculelor, RAR va informa asupra acestui fapt prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente producătorul, autoritățile de omologare ale celorlalte SM și Comisia, în termen de 20 de zile lucrătoare.

(3) În cazul în care RAR este informat de autoritatea de omologare a altui SM despre ansamblul de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul menționat la alin. (1) propuse de producătorul unui vehicul omologat de respectiva autoritate de omologare, RAR se va asigura că măsurile sunt puse în practică eficient pe teritoriul României.

Dacă RAR consideră că măsurile sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede, va informa fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea CE de tip pentru vehiculele vizate.

RAR va gestiona informațiile primite de la autoritățile de omologare ale celorlalte SM referitoare la retragerea omologării CE de tip a vehiculelor de către aceste autorități.

(4) Prezentul punct se aplică, de asemenea, pieselor care nu fac obiectul niciunei cerințe în temeiul vreunui act de reglementare.

29. Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile

Toate deciziile luate în temeiul dispozițiilor adoptate în scopul punerii în aplicare a prezentului capitol, precum și toate deciziile privind refuzul acordării unei omologări CE de tip, retragerea acesteia, refuzul eliberării CIV în vederea înmatriculării, înregistrării ori a comercializării unui tip de vehicul ori interzicerea introducerii pe piață, a comercializării și punerii în exploatare a unui tip de sistem, componentă ori unitate tehnică separată trebuie să expună în detaliu motivele pe care se întemeiază.

Aceste decizii vor fi transmise părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate.

30. Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea CE de tip

(1) Regulamentele CEE-ONU la care a aderat Comunitatea fac parte din omologarea CE de tip a vehiculelor în aceleași condiții ca directivele CE/CEE sau regulamentele CE individuale.

▶(la data 01-iul-2014 punctul 30., alin. (1) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 6. din Ordinul 1032/2014)

(2) În cazul în care Comunitatea a decis să aplice în mod obligatoriu un regulament CEE-ONU în scopul omologării CE de tip a vehiculelor, se va abroga sau adapta orice dispoziție legislativă națională care este incompatibilă cu regulamentul CEE-ONU în cauză.

(3) În cazul în care un astfel de regulament CEE-ONU înlocuiește o directivă CEE/CE individuală sau un regulament (CE) individual existent, se va abroga orice dispoziție legislativă națională adoptată pentru transpunerea directivei respective.

31. Echivalența regulamentelor CEE-ONU cu directivele CEE/CE sau regulamentele (CE)

(1) Regulamentele CEE-ONU enumerate în tabelul 3 din anexa nr. 2 la prezenta secțiune sunt recunoscute ca fiind echivalente cu directivele CEE/CE sau regulamentele (CE)/(UE) individuale corespondente, în măsura în care au același domeniu de aplicare și același obiect.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 31., alin. (1) din secțiunea 2, capitolul I modificat de Art. I, punctul 7. din Ordinul 1650/2014)

(2) RAR va accepta omologările acordate în conformitate cu regulamentele CEE-ONU și, după caz, mărcile de omologare corespunzătoare, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu directiva CEE/CE individuală sau regulamentul (CE) individual echivalente.

32. Informații destinate utilizatorilor

(1) Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de datele prevăzute de prezentele reglementări sau de actele de reglementare enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune care să contravină datelor omologate de RAR sau de autoritățile de omologare ale celorlalte SM.

(2) În cazul în care un act de reglementare conține astfel de dispoziții, producătorul trebuie să pună la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții speciale sau restricții privind utilizarea vehiculului, a unei componente sau unități tehnice separate.

Pentru utilizatorii din România, aceste informații trebuie să fie comunicate în limba română. Ele vor fi furnizate, de comun acord cu RAR, sub forma unui document justificativ adecvat, precum manualul utilizatorului sau manualul de întreținere.

33. Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate

(1) Producătorul vehiculului trebuie să pună la dispoziția producătorilor de componente sau de unități tehnice separate toate datele, inclusiv, după caz, schițele care figurează în anexa sau apendicele la un act de reglementare și care sunt necesare pentru omologarea CE de tip a componentelor sau a unităților tehnice separate.

Producătorul vehiculului poate impune un acord obligatoriu producătorilor de componente sau unități tehnice separate pentru a proteja confidențialitatea oricăror informații care nu fac parte din domeniul public, inclusiv cele legate de drepturile de proprietate intelectuală.

(2) Producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate, în calitatea sa de deținător al unui certificat de omologare CE de tip care, în conformitate cu pct. 10 alin. (4), include restricții de utilizare, condiții speciale de montaj sau ambele, trebuie să furnizeze producătorului vehiculului toate informațiile detaliate relevante.

În cazul în care un act de reglementare conține astfel de prevederi, producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate furnizează, odată cu componentele sau unitățile tehnice separate produse, instrucțiuni privind restricțiile de utilizare sau condițiile speciale de montare sau ambele.

34. Desemnarea serviciilor tehnice

(1) RAR, ca autoritate de omologare și serviciu tehnic desemnat conform legislației în vigoare, poate desemna alte servicii tehnice, în baza evaluării efectuate conform pct. 35.

În vederea desemnării, un serviciu tehnic trebuie să se conformeze dispozițiilor prezentului punct.

(2) Serviciile tehnice efectuează propriile încercări sau supraveghează încercările necesare omologării sau inspecțiile specificate în prezentul capitol sau într-un act de reglementare enumerat la anexa nr. 2 la prezenta secțiune, cu excepția cazului în sunt permise în mod expres proceduri alternative. Serviciile tehnice nu pot efectua încercări sau inspecții pentru care nu au fost notificate în mod corespunzător.

(3) Serviciile tehnice fac parte dintr-una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:

a) categoria A, serviciile tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările la care se face referire în prezentul capitol și în actele de reglementare enumerate la anexa nr. 2;

b) categoria B, serviciile tehnice care supraveghează încercările la care se face referire în prezenta secțiune și în actele de reglementare menționate în anexa nr. 2 și care au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;

c) categoria C, serviciile tehnice care evaluează și monitorizează cu regularitate procedurile producătorului de control al conformității producției;

d) categoria D, serviciile tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții în cadrul supravegherii conformității producției.

(4) Serviciile tehnice trebuie să facă dovada faptului că posedă competențele necesare, cunoștințele tehnice specifice și experiența dovedită în domeniile specifice reglementate de prezentul capitol și de actele de reglementare enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune.

De asemenea, serviciile tehnice trebuie să se conformeze acelor standarde menționate în apendicele 1 la anexa V la Directiva 2007/46/CE care sunt relevante pentru activitățile pe care le efectuează. Cu toate acestea, această cerință nu se aplică ultimei etape a unei proceduri de omologare CE de tip în mai multe etape, astfel cum este menționată la pct. 22 alin. (2).

(5) RAR poate acționa în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre activitățile menționate la alin. (3).

(6) Un producător sau o parte subcontractantă care acționează în numele acestuia poate fi desemnată drept serviciu tehnic pentru activitățile din categoria A în ceea ce privește actele de reglementare enumerate în anexa XV la Directiva 2007/46/CE.

(7) Entitățile menționate la alin. (5) și (6) se conformează dispozițiilor din prezentul punct.

(8) Serviciile tehnice diferite de cele desemnate în conformitate cu alin. (6) și aparținând unei țări terțe pot fi notificate în înțelesul pct. 36 numai în cadrul unui acord bilateral între Comunitate și țara terță în cauză.

35. Evaluarea competențelor serviciilor tehnice

(1) Competențele menționate la pct. 34 trebuie să fie demonstrate printr-un raport de evaluare redactat de RAR. Acesta poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare.

(2) Evaluarea pe care se bazează raportul menționat la alin. (1) trebuie realizată în conformitate cu prevederile apendicelui 2 la anexa V la Directiva 2007/46/CE.

Raportul de evaluare este revizuit după o perioadă de maximum 3 ani.

(3) Raportul de evaluare este comunicat Comisiei, la cerere.

(4) Atunci când acționează în calitate de serviciu tehnic, RAR trebuie să își demonstreze conformitatea prin documente justificative.

Acestea vor include o evaluare realizată de auditori RAR independenți de activitatea supusă evaluării și care sunt administrați în mod autonom față de personalul implicat în activitatea evaluată.

(5) Producătorul sau partea subcontractantă care acționează în numele acestuia, desemnată ca serviciu tehnic, trebuie să respecte dispozițiile relevante ale prezentului punct.

36. Procedurile de notificare a serviciilor tehnice

(1) MTI asigură notificarea RAR în calitate de serviciu tehnic și a celorlalte servicii tehnice desemnate de către RAR. Această notificare trebuie să includă informații cu privire la numele, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități ale fiecărui serviciu tehnic desemnat.

MTI va informa Comisia cu privire la orice modificare ulterioară adusă acestora. Actul de notificare va menționa actele de reglementare cu privire la care au fost desemnate serviciile tehnice.

(2) Un serviciu tehnic își poate exercita activitățile descrise la pct. 34 privind omologarea CE de tip numai dacă a fost notificat în prealabil Comisiei.

(3) Același serviciu tehnic poate fi desemnat și notificat de mai multe SM, indiferent de categoria de activități pe care acesta le exercită.

(4) În cazul în care, în aplicarea unui act de reglementare, trebuie desemnată o organizație specifică sau un organism competent a cărui activitate nu este inclusă în activitățile menționate la pct. 34, notificarea se face în conformitate cu dispozițiile prezentului punct.

37. Datele de aplicare pentru omologarea CE de tip

(1) În ceea ce privește omologarea CE de tip, RAR va acorda omologarea CE noilor tipuri de vehicule începând cu datele specificate în anexa nr. 4 la prezenta secțiune.

(2) [textul din punctul 37., alin. (2) din secțiunea 2, capitolul I a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 8. din Ordinul 1650/2014]

(3) [textul din punctul 37., alin. (3) din secțiunea 2, capitolul I a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 8. din Ordinul 1650/2014]

(4) [textul din punctul 37., alin. (4) din secțiunea 2, capitolul I a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 8. din Ordinul 1650/2014]

(5) Prevederile din prezentul capitol nu anulează nicio omologare CE de tip acordată vehiculelor din categoria M1 anterior și nici nu împiedică extinderea omologărilor respective.

(6) În ceea ce privește omologarea CE a noilor tipuri de sisteme, componente sau unități tehnice separate, RAR va aplica prevederile de la data intrării în vigoare a prezentului ordin.

Prevederile din prezentul capitol nu anulează nicio omologare CE de tip acordată sistemelor, componentelor sau entităților tehnice anterior și nici nu împiedică extinderea omologărilor respective.

38. Evaluarea aplicării Directivei 2007/46/CE

Cel târziu la 29 aprilie 2011, MTI va informa Comisia cu privire la punerea în aplicare a procedurilor de omologare CE de tip prevăzute de Directiva 2007/46/CE și, în special, a procedurii de omologare de tip în mai multe etape.

39. Prevederi finale

Referirile la Directiva 70/156/CEE, cu modificările ulterioare, abrogată de la 29 aprilie 2009, se interpretează ca referiri la Directiva 2007/46/CEE și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa XXI la Directiva 2007/46/CE.

Capitolul II: Omologarea națională de tip de serie mică a întregului vehicul a autovehiculelor și a remorcilor acestora

▶(la data 07-ian-2015 secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 9. din Ordinul 1650/2014)

1. Obiectul

(1) Prezentul capitol cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice pentru omologarea națională de tip a vehiculelor noi care fac parte din domeniul de aplicare prevăzut la pct. 2 și care sunt produse în limitele cantitative stabilite în secțiunea 2 a părții A din anexa XII la Directiva 2007/46/CE, cu scopul de a facilita înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea acestora în România.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 1., alin. (1) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 10. din Ordinul 1650/2014)

(2) [textul din punctul 1., alin. (2) din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 11. din Ordinul 1650/2014]

(3) [textul din punctul 1., alin. (3) din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 11. din Ordinul 1650/2014]

2. Domeniul de aplicare

(1) Prezentul capitol se aplică omologării naționale de tip a vehiculelor definite la pct. 3 alin. (1) lit. d), concepute și fabricate într-o singură etapă sau în mai multe etape în scopul utilizării rutiere.

(2) Prezentul capitol nu se aplică pentru următoarele vehicule:

a) tractoarele agricole sau forestiere, astfel cum sunt definite în secțiunea 3;

b) cvadricicluri, astfel cum sunt definite în secțiunea 4;

c) vehicule cu șenile.

(3) Omologarea națională de tip în sensul prezentului capitol este opțională, la cererea producătorului, pentru următoarele vehicule:

a) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal în șantiere, cariere, porturi sau aeroporturi;

b) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite de către forțele armate, serviciile de protecție civilă, serviciile de luptă împotriva incendiilor și forțele de menținere a ordinii publice; și

c) mașini autopropulsate pentru lucrări,

în măsura în care aceste vehicule respectă cerințele prevăzute în prezentul capitol. Astfel de omologări opționale nu aduc atingere aplicării Directivei 2006/42/CE, cu modificările și completările ulterioare.

(4) Prezentul capitol nu se aplică omologării individuale a vehiculelor prevăzute la alin. (1).

3. Definiții

(1) Suplimentar față de definițiile prevăzute la secțiunea 1 cap. II pct. 4 și la secțiunea 2 cap. I pct. 3, în sensul prezentului capitol și al actelor de reglementare enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune, în ceea ce privește definițiile generale, definirea și criteriile pentru clasificarea categoriilor, tipurilor, variantelor și versiunilor de vehicule, precum și definirea tipurilor de caroserii se aplică definițiile din anexa II la Directiva 2007/46/CE, în ceea ce privește definirea categoriilor de folosință se aplică definițiile din anexa nr. 1 la prezenta secțiune, iar termenii de mai jos au următorul înțeles, dacă în actele de reglementare menționate nu se specifică altfel:

▶(la data 04-oct-2013 punctul 3., alin. (1) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 18. din Ordinul 1049/2013)

a) [textul din punctul 3., alin. (1), litera A. din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 16-iun-2010 de Art. I, punctul 7. din Ordinul 421/2010]

b) [textul din punctul 3., alin. (1), litera B. din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 04-oct-2013 de Art. I, punctul 19. din Ordinul 1049/2013]

c) [textul din punctul 3., alin. (1), litera C. din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 04-mai-2011 de Art. I, punctul 5. din Ordinul 284/2011]

d) vehicul - orice autovehicul sau remorca acestuia.

(2) În cadrul prezentului capitol, prin omologare națională de tip se înțelege omologarea națională de tip de serie mică a întregului vehicul.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 3., alin. (2) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 12. din Ordinul 1650/2014)

4. Obligațiile RAR

(1) RAR se asigură că producătorii care solicită omologarea națională de tip își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentului capitol.

(2) RAR va omologa numai acele vehicule care respectă cerințele prezentului capitol.

(3) RAR eliberează CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării numai acelor vehicule care respectă cerințele prezentului capitol.

(4) Nu este permisă refuzarea eliberării CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării vehiculelor din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate de prezentul capitol, dacă acestea respectă cerințele prezentului capitol.

5. Obligațiile producătorilor

(1) Producătorul răspunde în fața RAR pentru toate aspectele procesului de omologare națională de tip și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă este sau nu implicat direct în toate etapele fabricării unui vehicul.

(2) În cazul omologării naționale de tip în mai multe etape, fiecare producător este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă.

(3) Producătorul care modifică componentele sau sistemele deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției componentelor și a sistemelor respective.

6. Proceduri care se aplică în cazul omologării naționale de tip a vehiculelor

(1) Producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri:

- a)** omologarea națională de tip treptată;
- b)** omologarea națională de tip într-o singură etapă;
- c)** omologarea națională de tip mixtă.

(2) Cererea pentru acordarea omologării naționale de tip va fi înaintată RAR de către producătorul vehiculului.

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

▶(la data 07-ian-2015 punctul 6., alin. (2) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 13. din Ordinul 1650/2014)

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

- a)** copia de pe documentul prin care producătorul, dacă este cazul, își desemnează reprezentantul;
- b)** copia de pe certificatul de acreditare a sistemului de management al calității în conformitate cu prevederile anexei X la Directiva 2007/46/CE (în cazul în care nu există, se va completa un chestionar de evaluare preliminară, în baza căruia RAR va efectua evaluarea inițială a sistemului de management al calității în conformitate cu prevederile anexei X la Directiva 2007/46/CE);
- c)** dosarul informativ cu informațiile necesare în temeiul anexei III la Directiva 2007/46/CE, însoțit de setul complet de copii de pe certificatele de omologare CE de tip/ comunicările de omologare CEE-ONU/ rapoartele de încercare emise de un serviciu tehnic notificat de România, acordate în baza actelor de reglementare prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta secțiune pentru vehiculul respectiv (în forma completă: certificat de omologare CE de tip/ comunicare de omologare CEE-ONU, raport de încercări, specificație tehnică și desene, după caz).

▶(la data 07-ian-2015 punctul 6., alin. (3) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 13. din Ordinul 1650/2014)

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

▶(la data 07-ian-2015 punctul 6., alin. (4) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 13. din Ordinul 1650/2014)

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

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

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

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

Vehiculele completate nu pot fi supuse omologării naționale de tip multietapă dacă nu există o omologare națională de tip acordată de RAR sau de un SM și acceptată de RAR în conformitate cu prevederile pct. 7 alin. (16) ori o omologare CE de tip valabilă pentru vehiculul de bază sau incomplet.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 6., alin. (5) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 13. din Ordinul 1650/2014)

(6) [textul din punctul 6., alin. (6) din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 14. din Ordinul 1650/2014]

(7) Printr-o cerere argumentată, RAR poate solicita producătorului să furnizeze orice informații suplimentare necesare pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru facilitarea executării încercărilor respective.

(8) Producătorul trebuie să pună la dispoziția RAR atâtea vehicule câte sunt necesare pentru a permite desfășurarea în condiții satisfăcătoare a procedurii de omologare națională de tip.

7. Dispoziții privind acordarea omologării naționale de tip

(1) RAR nu poate acorda nicio omologare națională de tip înainte de a se asigura că procedurile menționate la pct. 9 au fost aplicate în mod corespunzător și satisfăcător.

(2) [textul din punctul 7., alin. (2) din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 15. din Ordinul 1650/2014]

(3) R.A.R. poate refuza, motivat temeinic, să acorde omologarea națională de tip, în cazul în care constată că un tip de vehicul, deși se conformează reglementărilor aplicabile, prezintă un risc serios pentru siguranța rutieră sau dăunează semnificativ mediului înconjurător și/sau sănătății publice.

(4¹) Pentru vehiculele destinate forțelor armate, forțelor de menținere a ordinii publice (forțele de securitate a statului, de poliție, de jandarmerie sau poliția de frontieră), serviciilor de protecție civilă, serviciilor de luptă împotriva incendiilor (pompieri) și altor servicii de urgență (servicii de ambulanță și medicină, pentru acordarea ajutorului de urgență sau servicii de descarcerare), MT poate acorda derogări de la cerințele prevăzute în tabelul nr. 2 al anexei nr. 2 la prezenta secțiune, pentru elementele constructive specifice utilizării speciale, atunci când respectarea cerințelor tehnice este incompatibilă cu utilizarea respectivă.

În vederea omologării de tip, solicitantul omologării trebuie să pună la dispoziția RAR un document emis de către autoritatea competentă prin care să fie precizate elementele constructive specifice utilizării speciale, care justifică acordarea unor derogări de la cerințele prevăzute la omologarea de tip.

În certificatul de omologare de tip se vor menționa derogările acordate. De asemenea, în CIV se vor menționa sintetic derogările acordate.

▶(la data 08-feb-2018 punctul 7., alin. (4) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 1. din Ordinul 76/2018)

(5) RAR acordă omologarea națională de tip în mai multe etape pentru un tip de vehicul incomplet sau completat

pentru care se aplică omologarea națională de tip și care respectă datele din dosarul prevăzut la pct. 6 alin. (3) și cerințele tehnice specificate în actele de reglementare din tabelul nr. 2 al anexei nr. 2 la prezenta secțiune, ținând cont de stadiul de fabricație al vehiculului.

Omologarea națională de tip în mai multe etape se aplică, de asemenea, vehiculelor complete transformate sau modificate de un alt producător.

Se aplică procedurile stabilite în anexa XVII la Directiva 2007/46/CE.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 7., alin. (5) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 16. din Ordinul 1650/2014)

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

- a)** certificatele de omologare CE de tip eliberate de autoritățile competente din SM pe baza fiecărei directive comunitare individuale și/sau fiecărui regulament comunitar precizate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune;
- b)** comunicările de omologare CEE-ONU eliberate de autoritățile competente din statele care sunt părți contractante la acordurile de la Geneva pe baza fiecărui regulament CEE-ONU precizat în anexa nr. 2 la prezenta secțiune; sau
- c)** rapoartele de încercare emise de un serviciu tehnic notificat de România.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 7., alin. (6), litera C. din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 17. din Ordinul 1650/2014)

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

▶(la data 07-ian-2015 punctul 7., alin. (7) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 17. din Ordinul 1650/2014)

(8) Pentru fiecare tip de vehicul, RAR va elibera solicitantului certificatul de omologare națională de tip.

Certificatul de omologare națională de tip, al cărui model este stabilit la anexa VI la Directiva 2007/46/CE, nu poartă titlul «Certificat de omologare CE de tip a vehiculelor». Cu toate acestea, certificatele naționale de omologare de tip se numerează în conformitate cu anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul trebuie să completeze doar acele elemente care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, va anexa la certificatul de omologare toate certificatele de conformitate emise în etapele anterioare.

Certificatul de omologare națională de tip trebuie să precizeze natura derogărilor acordate în raport cu cerințele aplicabile la omologarea CE de tip pentru serii nelimitate.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 7., alin. (8) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 16. din Ordinul 1650/2014)

(8¹)

[textul din punctul 7., alin. (8¹) din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 18. din Ordinul 1650/2014]

(9) Dacă pentru o anumită omologare națională de tip au fost impuse restricții de valabilitate ori s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale actelor de reglementare în conformitate cu procedura de derogare pentru tehnologiile și conceptele noi sau cu apendicele 1-6 din anexa XI la Directiva 2007/46/CE, certificatul de omologare națională de tip menționează restricțiile sau derogările respective.

▶(la data 01-iul-2014 punctul 7., alin. (9) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 8. din Ordinul 1032/2014)

(10) În cazul în care datele din dosarul prevăzut la pct. 6 alin. (3) prevăd dispoziții pentru vehiculele speciale, în conformitate cu apendicele 1-6 din anexa XI la Directiva 2007/46/CE, certificatul de omologare națională de tip menționează dispozițiile respective.

▶(la data 01-iul-2014 punctul 7., alin. (10) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 8. din Ordinul 1032/2014)

(11)

[textul din punctul 7., alin. (11) din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 04-oct-2013 de Art. I, punctul 22. din Ordinul 1049/2013]

(12) Pentru omologarea națională de tip a vehiculelor în temeiul prezentului punct, RAR acceptă sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune.

(13) Valabilitatea omologării naționale de tip este limitată la teritoriul României. Cu toate acestea, la solicitarea producătorului, RAR va trimite, prin scrisoare recomandată sau prin poștă electronică, o copie a certificatului de omologare națională de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale SM desemnate de producător.

(14) La cererea unui solicitant care dorește să înmatriculeze, să înregistreze sau să pună în circulație în alt SM un vehicul omologat de RAR, RAR îi va furniza solicitantului o copie a certificatului de omologare națională de tip, inclusiv a dosarului de omologare.

(15) În cazul solicitării adresate de către autoritățile de omologare ale altor SM privind acceptarea unei omologări naționale de tip acordate de respectivele SM, RAR va decide, în termen de 60 de zile de la primirea solicitării, dacă acceptă omologarea națională de tip pentru vehiculele care urmează să fie înmatriculate sau înregistrate în România.

(16) Dacă omologarea națională de tip a fost acordată de un alt SM pe baza unor dispoziții tehnice care sunt integral echivalente cu cerințele tehnice naționale prevăzute în tabelul 2 din anexa nr. 2 la prezenta secțiune, RAR acceptă omologarea respectivă fără efectuarea de încercări suplimentare și procedează mai departe ca și în cazul omologării naționale de tip.

(17) Dacă omologarea națională de tip a fost acordată de un alt SM pe baza unor dispoziții tehnice care nu sunt integral echivalente cu cerințele tehnice naționale prevăzute în tabelul 2 din anexa nr. 2 la prezenta secțiune, RAR efectuează încercări numai pentru acele cerințe tehnice naționale care nu sunt respectate și, în cazul în care rezultatul încercărilor suplimentare este favorabil, acordă omologare națională de tip.

(18) RAR nu poate refuza omologarea națională de tip acordată de un alt SM decât dacă are motive justificate de a crede că dispozițiile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu dispozițiile din prezentul punct.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 7., alin. (13) din secțiunea 2, capitolul II completat de Art. I, punctul 19. din Ordinul 1650/2014)

8. Încercările necesare pentru omologarea națională de tip

(1) Respectarea cerințelor tehnice prevăzute de prezentul capitol și de actele de reglementare enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune trebuie să fie demonstrată prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de RAR sau de serviciile tehnice evaluate de RAR.

(2) Încercările necesare sunt efectuate asupra vehiculelor reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.

Cu toate acestea, producătorul poate selecta, de comun acord cu RAR, un vehicul care, deși nu este reprezentativ pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.

9. Măsuri de asigurare a conformității producției

(1) [textul din punctul 9., alin. (1) din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 04-oct-2013 de Art. I, punctul 23. din Ordinul 1049/2013]

(2) RAR trebuie să adopte toate măsurile necesare în conformitate cu anexa X la Directiva 2007/46/CE pentru a verifica dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea producției vehiculelor cu tipul omologat.

(3) RAR trebuie să ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea acordată, în conformitate cu anexa X la Directiva 2007/46/CE, pentru a verifica dacă măsurile prevăzute la alin. (2) continuă să fie adecvate și dacă producția vehiculelor continuă să fie conformă cu tipul omologat.

▶(la data 04-oct-2013 punctul 9., alin. (3) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 24. din Ordinul 1049/2013)

Verificarea în vederea garantării conformității produselor cu tipul omologat se limitează la procedurile stabilite în anexa X la Directiva 2007/46/CE și în actele de reglementare care cuprind cerințe specifice. În acest scop, RAR poate efectua oricare dintre verificările sau încercările menționate în oricare dintre actele de reglementare enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune asupra unor eșantioane prelevate de la sediul producătorului, inclusiv de la instalațiile de producție.

(4) Dacă RAR constată că măsurile menționate la alin. (2) nu se aplică, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite sau au încetat să mai fie aplicate, deși producția nu a fost întreruptă, RAR va lua măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării naționale de tip, pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect.

▶(la data 04-oct-2013 punctul 9., alin. (4) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 24. din Ordinul 1049/2013)

10. Dispoziții privind modificarea omologărilor naționale de tip

(1) Producătorul trebuie să informeze fără întârziere RAR asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare. RAR poate decide, în conformitate cu prevederile prezentului capitol, asupra procedurii care trebuie urmată. În cazul în care este necesar, RAR va decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare națională de tip trebuie să fie acordată.

(2) O cerere de modificare a unei omologări naționale de tip este înaintată RAR, numai dacă RAR a acordat omologarea națională de tip inițială.

(3) În cazul în care constată că pentru efectuarea unei modificări sunt necesare inspecții sau încercări noi, RAR va informa producătorul în consecință.

(4) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, modificarea este considerată "revizuire", iar RAR va modifica în mod corespunzător dosarul de omologare.

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

a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;

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

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

▶(la data 04-mai-2011 punctul 10., alin. (5) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 9. din Ordinul 284/2011)

(6) Nu este necesară nicio modificare a omologării unui anumit tip de vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alin. (5) lit. c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.

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

▶(la data 04-mai-2011 punctul 10., alin. (7) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 9. din Ordinul 284/2011)

(8) În cazul unei revizuirii, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, vor fi puse la dispoziția solicitantului de către RAR.

11. Încetarea valabilității omologării naționale de tip

(1) O omologare națională de tip pentru un vehicul își încetează valabilitatea în oricare dintre cazurile următoare:

a) [textul din punctul 11., alin. (1), litera A. din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 20. din Ordinul 1650/2014]

b) noi cerințe în orice act de reglementare aplicabil vehiculului omologat devin obligatorii pentru înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea noilor vehicule, iar omologarea nu poate fi actualizată în consecință.

c) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar;

d) valabilitatea omologării expiră datorită unei restricții speciale.

(2) În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea națională de tip a vehiculului respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective.

(3) Atunci când producția unui anumit tip de vehicul omologat național de tip de către RAR este întreruptă definitiv, producătorul trebuie să notifice acest fapt RAR.

Prevederile privind aplicarea procedurii de sfârșit de serie prevăzute la secțiunea 5 pct. 6 se aplică numai în cazul întreruperii efectuate în condițiile menționate la alin. (1) lit. b).

▶(la data 07-ian-2015 punctul 11., alin. (3) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 21. din Ordinul 1650/2014)

(4) Fără a aduce atingere alin. (3), în cazurile în care o omologare națională de tip acordată de RAR pentru un vehicul este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul trebuie să notifice acest fapt RAR.

12. Certificatul de conformitate național

(1) Producătorul, în calitatea sa de deținător al unei omologări naționale de tip, emite un certificat de conformitate național, al cărui model este prevăzut în anexa nr. 2¹ la prezenta secțiune, care va însoți fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.

În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul trebuie să completeze doar acele elemente de pe pagina 2 a certificatului de conformitate național care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, va anexa la certificatul de omologare toate certificatele de conformitate emise în etapele anterioare.

(2) Certificatul de conformitate național trebuie să fie completat integral și să nu conțină restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de un act de reglementare.

(3) Certificatul de conformitate național se întocmește astfel încât să fie exclusă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, hârtia folosită trebuie să fie protejată fie prin elemente grafice colorate, fie printr-un filigran cu marca de identificare a producătorului.

(4) Un duplicat al certificatului de conformitate național poate fi eliberat numai de către producător. Cuvântul «duplicat» trebuie să fie perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 12. din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 22. din Ordinul 1650/2014)

13.

[textul din punctul 13. din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 23. din Ordinul 1650/2014]

14.

[textul din punctul 14. din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 23. din Ordinul 1650/2014]

15. Măsurile aplicabile pentru vehiculele neconforme cu tipul omologat

(1) Dacă RAR constată că vehiculele omologate, însoțite de documentele care atestă omologarea națională de tip, nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, va lua măsurile necesare, inclusiv, după caz, retragerea omologării naționale de tip, pentru a se asigura că vehiculele sunt aduse în conformitate cu tipul omologat.

(2) În sensul alin. (1), abaterile de la datele cuprinse în certificatul de omologare națională de tip sau în dosarul de omologare sunt considerate ca neconforme cu tipul omologat.

Nu trebuie considerat că un vehicul nu este conform cu tipul omologat atunci când sunt permise anumite toleranțe prin actele de reglementare relevante și când aceste toleranțe sunt respectate.

(3) În cazul în care la controlul efectuat la producător sau la comerciant, în baza prevederilor legale în vigoare, se constată neconformități, RAR poate impune deținătorului omologării naționale 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.

(4) Atunci când există informații că unele tipuri de vehicule 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.

(5) [textul din punctul 15., alin. (5) din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 24. din Ordinul 1650/2014]

16. Rechemarea vehiculelor

(1) În cazul în care un producător, reprezentant al acestuia sau importator care a primit o omologare națională de tip pentru un tip de vehicul este obligat, în scopul punerii în aplicare a dispozițiilor unui act de reglementare sau a Directivei 2001/95/CE, să recheme o serie de vehicule deja înmatriculate, înregistrate sau comercializate, deoarece unul sau mai multe sisteme, componente sau unități tehnice separate instalate pe vehicul, fie că au fost omologate corespunzător sau nu în conformitate cu prevederile prezentei secțiuni, prezintă un risc important pentru siguranța rutieră, sănătatea publică și/sau protecția mediului înconjurător, acesta trebuie să informeze imediat RAR.

(2) Deținătorul omologării naționale de tip trebuie să propună RAR un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul menționat la alin. (1). RAR se va asigura că măsurile sunt puse în practică eficient.

(3) Dacă RAR consideră că măsurile propuse sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede, îl va informa pe deținătorul omologării naționale de tip.

Dacă RAR nu este satisfăcut de măsurile luate de producător, va lua toate măsurile de protecție necesare, inclusiv retragerea omologării naționale de tip a vehiculelor. În cazul retragerii omologării naționale de tip, RAR va informa producătorul asupra acestui fapt prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente în termen de 20 de zile lucrătoare.

17. Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile

Toate deciziile luate în temeiul dispozițiilor adoptate în scopul punerii în aplicare a prezentului capitol, precum și toate deciziile privind refuzul acordării unei omologări naționale de tip, retragerea acesteia sau refuzul eliberării CIV în vederea înmatriculării, înregistrării ori a comercializării vor expune în detaliu motivele pe care se întemeiază.

Aceste decizii vor fi transmise părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate.

18. Recunoașterea omologărilor echivalente

(1) Regulamentele CEE-ONU enumerate în tabelul 3 din anexa nr. 2 la prezenta secțiune sunt recunoscute ca fiind echivalente cu directivele CEE/CE sau regulamente (CE)/(UE) individuale corespondente, în măsura în care au același domeniu de aplicare și același obiect.

▶(la data 07-ian-2015 punctul 18., alin. (1) din secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 25. din Ordinul 1650/2014)

(2) RAR va accepta omologările acordate în conformitate cu regulamentele CEE-ONU și, după caz, mărcile de omologare corespunzătoare, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu directiva CEE/CE individuală sau regulamentul (CE) individual echivalente.

19. Informațiile destinate utilizatorilor

(1) Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de datele prevăzute de prezentele reglementări sau de actele de reglementare enumerate în anexa nr. 2 la prezenta secțiune care să contravină datelor omologate de RAR.

(2) În cazul în care un act de reglementare conține astfel de dispoziții, producătorul trebuie să pună la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții speciale sau restricții privind utilizarea vehiculului, a unei componente sau unități tehnice separate.

Aceste informații trebuie să fie comunicate în limba română. Ele vor fi furnizate, de comun acord cu RAR, sub forma unui document justificativ adecvat, precum manualul utilizatorului sau manualul de întreținere.

20. Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate

(1) Producătorul vehiculului trebuie să pună la dispoziția producătorilor de componente sau de unități tehnice separate toate datele, inclusiv, după caz, schițele care figurează în anexa sau apendicele la un act de reglementare și care sunt necesare pentru omologarea CE de tip a componentelor sau a unităților tehnice separate.

(2) Producătorul vehiculului poate impune un acord obligatoriu producătorilor de componente sau unități tehnice separate pentru a proteja confidențialitatea oricăror informații care nu fac parte din domeniul public, inclusiv cele legate de drepturile de proprietate intelectuală.

21.

[textul din punctul 21. din secțiunea 2, capitolul II a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 26. din Ordinul 1650/2014]

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

►(la data 04-mai-2011 secțiunea 2, capitolul II modificat de Art. I, punctul 10. din Ordinul 284/2011)

CAPITOLUL II¹: Omologarea CEE-ONU de tip a produselor utilizate la autovehicule și remorci și care sunt incluse în Regulamentul (CE) nr. 661/2009, dar care nu sunt incluse în tabelele 1 și 2 din anexa nr. 2 la secțiunea 2

La omologarea de tip, introducerea pe piață, comercializarea sau punerea în exploatare a produselor menționate în tabelul următor și utilizate la autovehiculele și remorcile prevăzute la capitolele I și II, trebuie respectate prevederile Regulamentelor CEE-ONU din tabelul următor:

Obiectul omologării	Regulament CEE-ONU
Faruri care emit o lumină de întâlnire asimetrică și/sau o lumină de drum și sunt echipate cu lămpi cu incandescență din categoriile R2 și/sau HS1	1
Faruri pentru autovehicule (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 și/sau H11)	8
Faruri care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu incandescență cu halogen (lămpi H4)	20
Dispozitive de fixare pentru copiii pasageri ai autovehiculelor («sistem de fixare pentru copii»)	44
Seturi de garnituri de frână de schimb și garnituri de frână cu tambur de schimb pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	90
Marcaje retroreflectorizante (vehicule grele și lungi)	104
Lămpi de viraj	119
Surse de lumină cu diode electroluminiscente (LED)	128

a) Regulamentele CEE-ONU nr. 1, 8 și 20 nu sunt aplicabile în cazul omologării CE de tip a vehiculelor noi.

b) Regulamentele CEE-ONU menționate în tabel se aplică în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 661/2009.

►(la data 09-feb-2016 secțiunea 2, capitolul II completat de Art. I, punctul 11. din Ordinul 25/2016)

Capitolul III: Omologarea CEE-ONU de tip a produselor utilizate la autovehicule și remorci și care nu sunt reglementate de directive CE/CEE sau de regulamente (CE)

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

Obiectul omologării	Regulament CEE-ONU
Triunghiuri de presemnalizare	27
Ștergătoare pentru faruri	45
Componente pentru instalații de alimentare cu GPL	67
Plăci de identificare spate vehicule lente	69
Plăci de identificare spate vehicule grele și/sau lungi	70
Garnituri de frână de înlocuire	90 (M ₁ > 3,5 t, M ₂ > 3,5 t, M ₃ , N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄ , L)
Marcaje reflectorizante	104
Anvelope reșapate pentru autoturisme și remorcile lor	108
Anvelope reșapate pentru autovehicule comerciale și remorcile lor	109
Componente pentru instalații de alimentare cu GNC	110
Faruri cu fascicul de întâlnire simetric	113
Airbag de înlocuire și volan de înlocuire	114
Sisteme speciale de adaptare a autovehiculelor pentru alimentarea cu GPL sau GNC	115
Faruri de viraj	119
Sisteme adaptabile pentru iluminare frontală (AFS)	123
Roti de schimb	124
Sisteme despărțitoare pentru protecție pasagerilor împotriva deplasării bagajelor și care nu fac parte din dotarea de origine a vehiculului	126

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

►(la data 04-mai-2011 secțiunea 2, capitolul III modificat de Art. I, punctul 11. din Ordinul 284/2011)

GNC" și "Sisteme speciale de adaptare a autovehiculelor pentru alimentarea cu GPL sau GNC" din tabel se abrogă.

▶(la data 04-oct-2013 secțiunea 2, capitolul III modificat de Art. I, punctul 29. din Ordinul 1049/2013)

*) - poziția "Garnituri de frână de înlocuire" din tabel se abrogă

▶(la data 07-ian-2015 secțiunea 2, capitolul III modificat de Art. I, punctul 27. din Ordinul 1650/2014)

*) - în tabel se introduc două noi poziții, pozițiile "Surse de lumină cu diode electroluminiscente (LED)" și "Sisteme de reținere pentru copii îmbunătățite (ECRS)", cu următorul cuprins:

▶(la data 07-ian-2015 secțiunea 2, capitolul III completat de Art. I, punctul 28. din Ordinul 1650/2014)

Surse de lumină cu diode electroluminiscente (LED)	128
Sisteme de reținere pentru copii îmbunătățite (ECRS)	129

*) La secțiunea 2 capitolul III, pozițiile "Marcaje reflectorizante", "Faruri de viraj" și "Surse de lumină cu diode electroluminiscente (LED)" se abrogă.

▶(la data 09-feb-2016 secțiunea 2, capitolul III modificat de Art. I, punctul 12. din Ordinul 25/2016)

CAPITOLUL III¹: Anexa 1 la Secțiunea 2 - Definierea categoriilor de folosință

Categoriile de folosință sunt definite după cum urmează:

1. autoturism - autovehicul din categoria M₁, cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de pasageri și care are, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri șezând;

2. autobuz - autovehicul din categoria M₂ sau M₃, cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de pasageri pe scaune sau în picioare și care are, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri șezând;

2.1. Prin troleibuz se înțelege autobuzul cu alimentare electrică prin fire electrice exterioare;

2.2. Prin microbuz se înțelege autobuzul din categoria M₂ sau M₃, care are o capacitate de transport de cel mult 22 de pasageri șezând sau în picioare, în afara scaunului conducătorului;

3. autoutilitară (autovehicul transport marfă) - autovehicul din categoria N₁, N₂ sau N₃, cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de mărfuri și care poate tracta o remorcă.

3.1. Prin autovehicul tractor se înțelege autovehiculul din categoria N₁, N₂ sau N₃, care prin concepție și construcție este destinat, exclusiv sau în principal, tractării de (semi)remorci;

3.1.1. Prin autoremorcher se înțelege autovehiculul tractor care, prin concepție și construcție, este destinat, exclusiv sau în principal, tractării de remorci, altele decât semiremorcile. El poate fi echipat cu o platformă de lezare;

3.1.2. Prin autotractor se înțelege autovehiculul tractor care, prin concepție și construcție, este destinat, exclusiv sau în principal, tractării de semiremorci;

4. (semiremorcă (vehicul tractat) - vehicul fără motor din categoria O₁, O₂, O₃ sau O₄, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul;

5. vehicul special (vehicul cu destinație specială) - vehicul din categoria M, N sau O având caracteristici tehnice specifice în scopul de a îndeplini o funcție care necesită adaptări și/sau echipamente speciale;

6. mașină autopropulsată pentru lucrări - vezi cap. 1 pct. 3 lit. e) din secțiunea 2 a reglementărilor.

▶(la data 04-oct-2013 secțiunea 2, capitolul III¹ modificat de Art. I, punctul 30. din Ordinul 1049/2013)

CAPITOLUL III²: Anexa 2: la Secțiunea 2 - Lista actelor de reglementare prin care se stabilesc cerințele aplicabile la omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și a entităților tehnice

1. Tabelul 1 - Omologarea CE de tip a vehiculelor fabricate în serii nelimitate

Obiectul omologării	Act de reglementare *)	Categoriile de vehicule la care se aplică									
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1. Nivel sonor**) 70/157		X	X	X	X	X	X				
1A. Nivel sonor**) R (UE) 540/2014		X	X	X	X	X	X				
2A. Emisii (Euro 5 și 6) - vehicule ușoare/acces la informații R (CE) 715/2007		X(1)	X(1)		X(1)	X(1)					
3A. Prevenirea riscului de incendiu (rezervoare cu combustibil lichid) R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 34		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3B. Dispozitivele de protecție antiîmpănare spate și instalarea acestora; protecția antiîmpănare spate R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 58		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4A. Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate R (CE) 661/2009 R (UE) 1003/2010		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5A. Echipamentul de direcție R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 79		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6A. Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia R (CE) 661/2009 R (UE) 130/2012		X	X	X	X	X	X				
6B. Broaștele ușilor și elementele de susținere a ușilor R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 11		X			X						
7A. Dispozitivele și semnalele de avertizare sonoră R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 28		X	X	X	X	X	X				

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

8A. Dispozitivele de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 46	X	X	X	X	X	X					
9A. Frânarea vehiculelor și a remorcilor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 13		X(3)	X(3)	X(3)	X(3)	X(3)	X(3)	X(3)	X(3)	X(3)	X(3)
9B. Sistemul de frânare al autoturismelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 13-H	X(4)			X(4)							
10A. Compatibilitatea electromagnetică	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12A. Echipamentele interioare ale autovehiculelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 21	X										
13A. Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 18		X(4A)	X(4A)		X(4A)	X(4A)					
13B. Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 116	X			X							
14A. Protecția conducătorului auto împotriva sistemului de direcție în cazul unui impact	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 12	X			X							
15A. Scaunele, ancorele lor și tetierele	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 17	X	X(4B)	X(4B)	X	X	X					
15B. Scaunele vehiculelor de pasageri de capacitate mare	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 80		X	X								
16A. Proeminențele exterioare ale autovehiculelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 26	X										
17A. Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia	R (CE) 661/2009 R (UE) 130/2012	X	X	X	X	X	X					
17B. Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 39	X	X	X	X	X	X					
18A. Plăcuța producătorului regulamentară și numărul de identificare al vehiculului	R (CE) 661/2009 R (UE) 19/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
19A. Punctele de ancorare a centurilor de siguranță, sistemele de ancorare ISOFIX și punctele de ancorare superioare ISOFIX	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 14	X	X	X	X	X	X					
20A. Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 48	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
21A. Dispozitivele retroreflectorizante pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22A. Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 7	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22B. Lămpi pentru circulație diurnă pentru autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 87	X	X	X	X	X	X					
22C. Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23A. Lămpi semnalizare direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A. Dispozitivele de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25A. Faruri etanșe (sealed beam) pentru autovehicule care emit un fascicul de întâlnire asimetric european sau un fascicul de drum ori ambele fascicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 31	X	X	X	X	X	X					
25B. Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocuri optice omologate pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

25C. Faruri pentru autovehicule prevăzute cu surse luminoase cu descărcare în gaz	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 98	X	X	X	X	X	X				
25D. Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice omologate cu descărcare în gaz pentru autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 99	X	X	X	X	X	X				
25E. Faruri pentru autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum ori ambele și care sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau module LED	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 112	X	X	X	X	X	X				
25F. Sisteme de iluminare față adaptive (AFS) pentru autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 123	X	X	X	X	X	X				
26A. Lămpi de ceață față pentru autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 19	X	X	X	X	X	X				
27A. Dispozitive de remorcare	R (CE) 661/2009 R (UE) 1005/2010	X	X	X	X	X	X				
28A. Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 38	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29A. Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A. Lămpi de staționare pentru autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 77	X	X	X	X	X	X				
31A. Centurile de siguranță, sistemele de fixare, sistemele de fixare a scaunelor pentru copii și sistemele ISOFIX de fixare a scaunelor pentru copii	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 16	X	X	X	X	X	X				
32A. Câmpul de vizibilitate spre înainte al conducătorului autovehiculului	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 125	X									
33A. Amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 121	X	X	X	X	X	X				
34A. Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	R (CE) 661/2009 R (UE) 672/2010	X	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)				
35A. Ștergătoare/Spălătoare de parbriz	R (CE) 661/2009 R (UE) 1008/2010	X	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)				
36A. Sisteme de încălzire	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 122	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37A. Apărători roți	R(CE) 661/2009 R(UE) 1009/2010	X									
38A. Tetiere încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 25	X									
41A. Emisii vehicule grele (Euro VI)/acces la informații	R(CE) 595/2009	X ⁽⁹⁾	X ⁽⁹⁾	X	X ⁽⁹⁾	X ⁽⁹⁾	X				
42A. Protecția laterală a vehiculelor destinate transportului de bunuri	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 73					X	X			X	X
43A. Dispozitive antitropire	R (CE) 661/2009 R (UE) 109/2011				X	X	X	X	X	X	X
44A. Mase și dimensiuni	R (CE) 661/2009 R (UE) 1230/2012	X									
45A. Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 43	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46A. Instalarea pneurilor	R (CE) 661/2009 R (UE) 458/2011	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46B. Pneuri pentru autovehicule și remorcile acestora (clasa C1)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 30	X			X			X	X		
46C. Pneuri pentru vehicule utilitare și remorcile acestora (clasele C2 și C3)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 54		X	X	X	X	X			X	X

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

46D. Emisiile sonore generate de rulara pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C1, C2 și C3)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 117	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46E. Piesă de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 64	X(9A)				X(9A)						
47A. Limitarea vitezei vehiculelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 89		X	X		X	X					
48A. Mase și dimensiuni	R (CE) 661/2009 R (UE) 1230/2012		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
49A. Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 61				X	X	X					
50A. Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 55	X(10)	X(10)	X(10)	X(10)	X(10)	X(10)	X	X	X	X	X
50B. Dispozitivul de cuplare strânsă (CCD); montarea unui tip omologat de CCD	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 102					X(10)	X(10)			X(10)	X(10)	
51A. Comportarea la foc a materialelor utilizate la amenajarea interioarelor anumitor categorii de autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 118			X								
52A. Vehicule din categoriile M2 și M3	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 107		X	X								
52B. Rezistența suprastructurii vehiculelor de pasageri de capacitate mare	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 66		X	X								
53A. Protecția pasagerilor în caz de coliziune frontală	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 94	X(11)										
54A. Protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 95	X(12)				X(12)						
56A. Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 105				X(13)	X(13)	X(13)	X(13)	X(13)	X(13)	X(13)	X(13)
57A. Dispozitive antiîmpănare față (FUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (FUP)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 93					X	X					
58. Protecția pietonilor	R (CE) 78/2009	X				X						
59. Posibilitatea de reciclare	2005/64	X				X						
61. Sisteme de aer condiționat (***)	2006/40	X				X(14)						
62. Sistem pe bază de hidrogen	R (CE) 79/2009	X	X	X	X	X	X					
63. Siguranță generală	R (CE) 661/2009	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)
64. Indicatori de schimbare a vitezei (GSI)	R (CE) 661/2009 R (UE) 65/2012	X										
65. Sistem avansat de frânare de urgență (AEBS)	R (CE) 661/2009 R (UE) 347/2012		X	X		X	X					
66. Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație (LDWS)	R (CE) 661/2009 R (UE) 351/2012		X	X		X	X					
67. Componente specifice pentru GPL și instalarea lor pe autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 67	X	X	X	X	X	X					
68. Sisteme de alarmă ale vehiculelor (VAS)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 97	X				X						
69. Siguranța din punct de vedere electric	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 100	X	X	X	X	X	X					
70. Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 110	X	X	X	X	X	X					

Note explicative:

*) Valabilitatea omologărilor CE de tip și posibilitatea acordării de extinderi la omologările CE de tip acordate în baza directivelor abrogate prin Regulamentul (CE) nr. 661/2009 se conformează prevederilor regulamentului.

**) La omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, a tipurilor noi de vehicule trebuie respectate prevederile Directivei 70/157/CEE, modificată prin Directiva 2007/34/CE. La omologarea CE de tip a tipurilor noi de sisteme de evacuare (ca produs de schimb) trebuie respectate prevederile Directivei 70/157/CEE, modificată prin Directiva 2007/34/CE.

Fără a aduce atingere prevederilor paragrafului anterior, sunt permise în continuare acordarea omologării CE de tip a sistemelor de evacuare (ca produs de schimb), precum și introducerea pe piață, comercializarea și punerea în exploatare a acestora, în condițiile în care îndeplinesc prevederile versiunilor precedente ale Directivei 70/157/CEE, cu condiția ca aceste sisteme de evacuare:

- să fie destinate vehiculelor deja în uz; și
- să fie în conformitate cu cerințele directivei în vigoare în momentul înregistrării vehiculelor respective. Începând cu 1 iulie 2016 se aplică prevederile Regulamentului (UE) nr. 540/2014.

Directiva 70/157/CEE se abrogă de la 1 iulie 2027. Trimiterile la directiva abrogată se înțeleg ca trimiteri la Regulamentul (UE) nr. 540/2014 și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa XII la regulament.

**) La omologarea națională sau omologarea CE de tip, după caz, a tipurilor noi de vehicule echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150, trebuie respectate prevederile Directivei 2006/40/CE.

La înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea vehiculelor noi echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150, cu excepția cazului când pierderile anuale de gaze din sistem nu depășesc 40 g pentru un evaporator cu simplu efect sau 60 g pentru un evaporator cu dublu efect, trebuie respectate prevederile Directivei 2006/40/CE.

Începând cu 1 ianuarie 2017, la înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea vehiculelor noi echipate cu un sistem de climatizare conceput pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150, trebuie respectate prevederile Directivei 2006/40/CE.

Începând cu 1 ianuarie 2011, nu se mai admite echiparea ulterioară cu sisteme de climatizare concepute pentru a utiliza gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire este mai mare de 150 a vehiculelor omologate de tip începând cu această dată. Începând cu 1 ianuarie 2017, nu se mai admite echiparea ulterioară cu astfel de sisteme pentru niciun vehicul.

Sistemele de climatizare care echipează vehiculele omologate începând cu 1 ianuarie 2011 nu vor trebui să conțină gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire este mai mare de 150. Începând cu 1 ianuarie 2017, sistemele de climatizare ale tuturor vehiculelor nu vor mai trebui să conțină gaze cu efect de seră cu fluor al căror potențial de încălzire globală este mai mare de 150, cu excepția reumplii sistemelor de climatizare ce conțin astfel de gaze care au fost montate pe vehicule înainte de această dată.

Operatorii economici care întrețin sau repară sisteme de climatizare ce conțin gaze cu efect de seră cu fluor nu vor mai reumple aceste sisteme cu astfel de gaze în cazul în care s-a constatat o pierdere anormală de gaze decât după repararea corespunzătoare a sistemului.

Regulamentul (CE) nr. 706/2007 de stabilire a dispozițiilor administrative pentru omologarea CE de tip a vehiculelor și a unui test armonizat pentru măsurarea scurgerilor provenite de la anumite sisteme de climatizare este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică în mod direct.

X: Act de reglementare aplicabil.

NOTĂ:

Seria de modificări ale regulamentelor CEE-ONU care se aplică în mod obligatoriu este enumerată în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 661/2009. Seriile de amendamente adoptate ulterior sunt acceptate ca alternativă.

(1) Pentru vehiculele cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg. La cererea producătorului, se poate aplica vehiculelor cu o masă de referință de cel mult 2.840 kg.

(3) Este necesară echiparea cu un sistem electronic de control al stabilității, în conformitate cu art. 12 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009. Prin urmare, pentru omologarea CE de tip a noilor tipuri de vehicule, precum și pentru înmatricularea, vânzarea și punerea în circulație a vehiculelor noi, se respectă cerințele anexei 21 la Regulamentul CEE-ONU nr. 13. Datele de punere în aplicare stabilite la art. 13 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 se aplică în locul datelor stabilite în Regulamentul CEE-ONU nr. 13.

(4) Este necesară echiparea cu un sistem electronic de control al stabilității, în conformitate cu art. 12 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009. Prin urmare, pentru omologarea CE de tip a noilor tipuri de vehicule, precum și pentru înmatricularea, vânzarea și punerea în circulație a vehiculelor noi, se respectă cerințele stabilite în partea A din anexa 9 la Regulamentul CEE-ONU nr. 13-H. Datele de punere în aplicare stabilite la art. 13 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 se aplică în locul datelor stabilite în Regulamentul CEE-ONU nr. 13-H.

(4A) Dacă vehiculul este echipat cu un sistem de protecție, acesta trebuie să îndeplinească cerințele din Regulamentul CEE-ONU nr. 18.

(4B) Prezentul regulament se aplică în cazul scaunelor care nu intră sub incidența Regulamentului CEE-ONU nr. 80.

(5) Vehiculele din această categorie trebuie să fie dotate cu dispozitive corespunzătoare pentru degivrarea și dezaburirea parbrizului.

(6) Vehiculele din această categorie trebuie să fie dotate cu dispozitive corespunzătoare pentru spălarea și ștergerea parbrizului.

(9) Pentru vehicule cu o masă de referință mai mare de 2.610 kg care nu sunt omologate (la cererea producătorului și cu condiția ca masa lor de referință să nu depășească 2.840 kg) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Pentru alte opțiuni, a se vedea art. 2 din Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

(9A) Se aplică doar în cazul în care aceste vehicule sunt echipate cu echipament reglementat prin Regulamentul CEE-ONU nr. 64. Este obligatorie echiparea vehiculelor cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri, în conformitate cu art. 9 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 661/2009.

(10) Se aplică numai vehiculelor echipate cu dispozitiv(e) de cuplare.

(II) Se aplică vehiculelor cu o masă maximă tehnic admisibilă care nu depășește 2,5 tone.

(12) Se aplică numai vehiculelor la care "punctul de referință al planului așezat (punctul «R»)" al celui mai jos scaun se află la cel mult 700 mm deasupra nivelului solului.

(13) Se aplică numai în cazul în care producătorul solicită omologarea de tip a vehiculelor destinate transportului de mărfuri periculoase.

(14) Se aplică numai pentru vehiculele din categoria clasa I, în conformitate cu descrierea din primul tabel de la pct. 5.3.1.4 al anexei I la Directiva 70/220/CEE.

(15) Este obligatorie conformitatea cu Regulamentul (CE) nr 661/2009; cu toate acestea, nu este prevăzută omologarea de tip unică pentru această cerință, deoarece această cerință include combinațiile cerințelor individuale 3A, 3B, 4A, 5A, 6A, 6B, 7A, 8A, 9A, 9B, 10A, 12A, 13A, 13B, 14A, 15A, 15B, 16A, 17A, 17B, 18A, 19A, 20A, 21 A, 22A, 22B, 22C, 23A, 24A, 25A, 25B, 25C, 25D, 25E, 25F, 26A, 27A, 28A, 29A, 30A, 31A, 32A, 33A, 34A, 35A, 36A, 37A, 38A, 42A, 43A, 44A, 45A, 46A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47A, 48A, 49A, 50A, 50B, 51 A, 52A, 52B, 53A, 54A, 56A, 57A și 64-71

►(la data 08-feb-2018 punctul 1. din secțiunea 2, capitolul III² modificat de Art. I, punctul 3. din Ordinul 76/2018)

*) La secțiunea 2 anexa nr. 2 tabelul 1, după linia 70 se introduce o nouă linie, linia 71, cu următorul cuprins:

►(la data 08-feb-2018 punctul 1. din secțiunea 2, capitolul III² completat de Art. I, punctul 2. din Ordinul 76/2018)

71. Rezistența cabinei	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 29				X	X	X					
------------------------	---------------------------------	--	--	--	---	---	---	--	--	--	--	--

2. Tabelul 2 - Omologarea națională de tip a vehiculelor fabricate în serii mici
(Se iau în considerare notele explicative menționate pentru tabelul 1.)

Obiectul omologării	Act de reglementare	Categoriile/e de vehicule la care se aplică										
		M,	m ₂	m ₃	N ₁	n ₂	n ₃	0 ₁	0 ₂	0 ₃	0 ₄	
1. Nivel sonor	70/157	A	A	A	A _{H(5)}	A _{H(5)}	A _{H(5)}					
1A. Nivel sonor	R(UE) 540/2014	A	A	A	A _{H(5)}	A _{H(5)}	A _{H(5)}					
2A. Emisii (Euro 5 și 6) - vehicule ușoare, cu excepția întregului set de cerințe privind OBD și a cerințelor privind accesul la informații	R (CE) 715/2007	A	A+G		A _{I(5)}	A _{I(5)}						
3A. Prevenirea riscului de incendiu (rezervoare cu combustibil lichid)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 34	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
3B. Dispozitivele de protecție antiîmpănare spate și instalarea acestora; protecția antiîmpănare spate	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 58	B	B	B	B	B _{NA(5)}	B _{NA(5)}	B	B	B _{NA(5)}	B _{NA(5)}	
4A. Spațiu pentru montarea și fixarea plăcilor de înmatriculare spate	R(CE) 661/2009 R (UE) 1003/2010	B	B	B	B _{NA(5)}	B _{NA(5)}	B _{NA(5)}	B _{NA(5)}	B _{NA(5)}	B _{NA(5)}	B _{NA(5)}	
5A. Echipamentul de direcție	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 79	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
6A. Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia	R (CE) 661/2009 R (UE) 130/2012	C	C	C	C _{NA(5)}	C _{NA(5)}	C _{NA(5)}					
6B. Broaștele ușilor și elementele de susținere a ușilor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 11	C			C _{NA(5)}							
7A. Dispozitivele și semnalele de avertizare sonoră	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 28	B	B	B	B	B	B					
8A. Dispozitivele de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 46	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾					
9A. Frânarea vehiculelor și a remorcilor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 13		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
9B. Sistemul de frânare al autoturismelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 13-H	A			A							

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

10A. Compatibilitatea electromagnetica	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 10	A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾	A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾	A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾	A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾	A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾	A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾	A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾	A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾	A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾	A ⁽¹⁾ C ⁽³⁾
12A. Echipamentele interioare ale autovehiculelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 21	C									
13A. Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 18		A	A		A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾				
13B. Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 116	A			A NA ⁽⁵⁾						
14A. Protecția conducătorului auto împotriva sistemului de direcție în cazul unui impact	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 12	C			C						
15A. Scaunele, ancorajele lor și tetierele	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 17	A ⁽²⁾ C ⁽⁴⁾	A ⁽²⁾ C ⁽⁴⁾	A ⁽²⁾ C ⁽⁴⁾	A ⁽²⁾ C ⁽⁴⁾	A ⁽²⁾ C ⁽⁴⁾	A ⁽²⁾ C ⁽⁴⁾				
15B. Scaunele vehiculelor de pasageri de capacitate mare	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 80		A ⁽²⁾ C ⁽⁴⁾	A ⁽²⁾ C ⁽⁴⁾							
16A. Proeminențele exterioare ale autovehiculelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 26	C									
17A. Accesul în vehicul și manevrabilitatea acestuia	R (CE) 661/2009 R (UE) 130/2012	B	B	B	B	B	B				
17B. Vitezometrul, inclusiv instalarea acestuia	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 39	B	B	B	B	B	B				
18A. Plăcuța producătorului regulamentară și numărul de identificare al vehiculului	R (CE) 661/2009 R (UE) 19/2011	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
19A. Punctele de ancorare a centurilor de siguranță, sistemele de ancorare ISOFIX și punctele de ancorare superioare ISOFIX	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 14	B	B	B	B	B	B				
20A. Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe vehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 48	B	B	B	B J ⁽⁵⁾	B J ⁽⁵⁾	B J ⁽⁵⁾	B J ⁽⁵⁾	B J ⁽⁵⁾	B J ⁽⁵⁾	B J ⁽⁵⁾
21A. Dispozitivele retroreflectorizante pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 3	X	X	X	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾
22A. Lămpi de poziție față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 7	X	X	X	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾
22B. Lămpi pentru circulație diurnă pentru autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 87	X	X	X	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾				
22C. Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 91	X	X	X	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾
23A. Lămpi semnalizare direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 6	X	X	X	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾
24A. Dispozitivele de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 4	X	X	X	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

25A. Faruri etanșe (sealed beam) pentru autovehicule care emit un fascicul de întâlnire asimetric european sau un fascicul de drum sau ambele fascicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 31	X	X	X	X J(5)	X J(5)	X J(5)						
25B. Lămpi cu incandescență destinate utilizării în blocuri optice omologate pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 37	X	X	X	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)
25C. Faruri pentru autovehicule prevăzute cu surse luminoase cu descărcare în gaz	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 98	X	X	X	X J(5)	X J(5)	X J(5)						
25D. Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în blocuri optice omologate cu descărcare în gaz pentru autovehicul	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 99	X	X	X	X J(5)	X J(5)	X J(5)						
25E. Faruri pentru autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și care sunt echipate cu lămpi cu incandescență și/sau module LED	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 112	X	X	X	X J(5)	X J(5)	X J(5)						
25F. Sisteme de iluminare față adaptive (AFS) pentru autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 123	X	X	X	X J(5)	X J(5)	X J(5)						
26A. Lămpi de ceață față pentru autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 19	X	X	X	X J(5)	X J(5)	X J(5)						
27A. Dispozitive de remorcare	R (CE) 661/2009 R (UE) 1005/2010	C	C	C	C	C	C						
28A. Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 38	X	X	X	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)
29A. Lămpi de mers înapoi pentru autovehicule și remorcile acestora	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 23	X	X	X	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)	X J(5)
30A. Lămpi de staționare pentru autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 77	X	X	X	X J(5)	X J(5)	X J(5)						
31A. Centurile de siguranță, sistemele de fixare, sistemele de fixare a scaunelor pentru copii și sistemele ISOFIX de fixare a scaunelor pentru copii	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 16	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)						
32A. Câmpul de vizibilitate spre înainte al conducătorului autovehiculului	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 125	A											
33A. Amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor-martor și a indicatoarelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 121	B	B	B	B J(5)	B J(5)	B J(5)						
34A. Dispozitive de degivrare și de dezaburire a parbrizului	R (CE) 661/2009 R (UE) 672/2010	C											
35A. Stergătoare/Spălătoare de parbriz	R (CE) 661/2009 R (UE) 1.008/2010	C											
36A. Sisteme de încălzire	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 122	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

37A. Apărători roți	R (CE) 661/2009 R (UE) 1.009/2010	B										
38A. Tetiere încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 25	C										
41A. Emisii vehicule grele (Euro VI), cu excepția întregului set de cerințe privind OBD și accesul la informații	R (CE) 595/2009	A N	A N	A N	A K ⁽⁵⁾ N	A K ⁽⁵⁾ N	A K ⁽⁵⁾ N					
42A. Protecția laterală a vehiculelor destinate transportului de bunuri	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 73					A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾			A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾	
43A. Dispozitive antistopire	R (CE) 661/2009 R (UE) 109/2011				A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾	
44A. Mase și dimensiuni	R (CE) 661/2009 R (UE) 1.230/2012	A										
45A. Materiale pentru geamuri din sticlă securizată și instalarea lor pe vehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 43	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾
46A. Instalarea pneurilor	R (CE) 661/2009 R (UE) 458/2011	B	B	B	B L ⁽⁵⁾	B L ⁽⁵⁾	B L ⁽⁵⁾	B L ⁽⁵⁾	B L ⁽⁵⁾	B L ⁽⁵⁾	B L ⁽⁵⁾	B L ⁽⁵⁾
46B. Pneuri pentru autovehicule și remorcile acestora (clasa C1)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 30	X			X			X	X			
46C. Pneuri pentru vehicule utilitare și remorcile acestora (clasele C2 și C3)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 54		X	X	X	X	X			X	X	
46D. Emisiile sonore generate de rularea pneurilor, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C1.C2 și C3)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 117	X	X	X	X NA ⁽⁵⁾	X NA ⁽⁵⁾	X NA ⁽⁵⁾	X NA ⁽⁵⁾	X NA ⁽⁵⁾	X NA ⁽⁵⁾	X NA ⁽⁵⁾	X NA ⁽⁵⁾
46E. Piesă de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 64	X			X NA ⁽⁵⁾							
47A. Limitarea vitezei vehiculelor	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 89		A	A		A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾					
48A. Mase și dimensiuni	R (CE) 661/2009 R (UE) 1.230/2012		A	A	A J ⁽⁵⁾	A J ⁽⁵⁾	A J ⁽⁵⁾	A J ⁽⁵⁾	A J ⁽⁵⁾	A J ⁽⁵⁾	A J ⁽⁵⁾	A J ⁽⁵⁾
49A. Vehicule utilitare în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 61				A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾					
50A. Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	R(CE) 661/2009 R CEE-ONU 55	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾
50B. Dispozitivul de cuplare strânsă (CCD); montarea unui tip omologat de CCD	R (CE) 661/2009 RCEE-ONU 102					X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾			X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾ J ⁽⁵⁾	
51A. Comportarea la foc a materialelor utilizate la amenajarea interioarelor anumitor categorii de autovehicule	R (CE) 661/2009 RCEE-ONU 118			B								

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

52A. Vehicule din categoriile M2 și M3	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 107		A	A									
52B. Rezistența suprastructurii vehiculelor de pasageri de capacitate mare	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 66		A	A									
53A. Protecția pasagerilor în caz de coliziune frontală	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 94	NA											
54A. Protecția pasagerilor în caz de coliziune laterală	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 95	NA			NA								
56A. Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	R (CE) 661/2009 RCEE-ONU 105				A	A	A	A	A	A	A	A	A
57A. Dispozitive antiîmpănare față (FUPDs) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (FUP)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 93					A NA ⁽⁵⁾	A NA ⁽⁵⁾						
58. Protecția pietonilor	R (CE) 78/2009	NA*)			NA*)								
59. Posibilitatea de reciclare	2005/64	NA			NA								
61. Sisteme de aer condiționat	2006/40	NA			NA								
62. Sistem pe bază de hidrogen	R (CE) 79/2009	X	X	X	X	X	X						
63. Siguranță generală	R (CE) 661/2009	(6)	(6)	(6)		(6) M ⁽⁵⁾	(6) M ⁽⁵⁾	(6) M ⁽⁵⁾	(6) M ⁽⁵⁾	(6) M ⁽⁵⁾	(6) M ⁽⁵⁾	(6) M ⁽⁵⁾	(6) M ⁽⁵⁾
64. Indicatori de schimbare a vitezei (GSi)	R (CE) 661/2009 R (UE) 65/2012	X											
65. Sistem avansat de frânare de urgență (AEBS)	R (CE) 661/2009 R (UE) 347/2012		X	X		X J ⁽⁵⁾	X J ⁽⁵⁾						
66. Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație (LDWS)	R (CE) 661/2009 R (UE) 351/2012		X	X		X NA ⁽⁵⁾	X NA ⁽⁵⁾						
67. Componente specifice pentru GPL și instalarea lor pe autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 67	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾						
68. Sisteme de alarmă ale vehiculelor (VAS)	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 97	X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾			X ⁽²⁾ B ⁽⁴⁾ NA ⁽⁵⁾								
69. Siguranța din punct de vedere electric	R (CE) 661/2009 RCEE-ONU 100	B	B	B	B	B	B						
70. Componente specifice pentru gaz natural comprimat (GNC) și instalarea lor pe autovehicule	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 110	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾	X ⁽²⁾ A ⁽⁴⁾						
71. Rezistența cabinei	R (CE) 661/2009 R CEE-ONU 29				C	C	C						

R01. Protecția ocupanților autovehiculelor contra deplasării mărfurilor (încărcăturii)**)					B NA ⁽⁵⁾	B NA ⁽⁵⁾	B NA ⁽⁵⁾				
---	--	--	--	--	------------------------	------------------------	------------------------	--	--	--	--

Nota explicativa:

*) Orice sistem de protecție frontală furnizat odată cu vehiculul trebuie să respecte prevederile Regulamentului (CE) nr. 78/2009, să fie prevăzut cu un număr de omologare de tip și să fie marcat în consecință.

***) Această cerință se aplică numai la omologarea vehiculelor din categoria N₁, N₂ sau N₂ provenite din modificarea vehiculelor din categoria M₁, M₂, sau M₃.

În principiu, compartimentul (compartimentele) în care se găsesc toate lacurile este (sunt) complet separat(e) de suprafața pentru încărcătură. Prin derogare de la această cerință se pot transporta persoane și mărfuri în același compartiment cu condiția ca suprafața pentru încărcătură să fie echipată cu elemente de protecție concepute să protejeze persoanele transportate împotriva deplasării încărcăturii în timpul mersului, inclusiv în caz de frânare bruscă și de viraje.

Elementele de protecție (sistemele despărțitoare) trebuie concepute în conformitate cu dispozițiile din secțiunile 3.2 și 4.1 ale standardului ISO 27956:2009 "Vehicule rutiere - Protecția încărcăturii în autoutilitare - Cerințe și metode de testare".

⁽¹⁾Subansamblu electronic

⁽²⁾Componentă

⁽³⁾Vehicul

⁽⁴⁾Cerințe de instalare

⁽⁵⁾Cerințe pentru vehiculele destinate forțelor armate

⁽⁶⁾Este obligatorie conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 661/2009: cu toate acestea, nu este prevăzută omologarea de tip unică pentru această cerință, deoarece această cerință include combinațiile cerințelor individuale 3A, 3B.4A, 5A. 6A, 6B,7A. 8A, 9A, 9B. 10A, 12A, 13A, 13B, 14A, 15A. 15B, 16A.17A, 17B, 18A, 19A, 20A, 21 A, 22A, 22B, 22C, 23A, 24A, 25A, 25B, 25C, 25D, 25E, 25F, 26A. 27A. 28A. 29A, 30A. 31 A. 32A. 33A. 34A. 35A, 36A, 37A, 38A, 42A, 43A, 44A, 45A, 46A. 46B, 46C, 46D. 46E, 47A, 48A, 49A, 50A, 50B, 51A. 52A, 52B. 53A, 54, 56A, 57A și 64-71

X: Trebuie eliberat un certificat de omologare de tip: trebuie asigurată conformitatea producției.

A: Nu sunt permise alte excepții în afara celor menționate în actul de reglementare. Certificatul de omologare de tip și marca de omologare de tip nu sunt necesare. Rapoartele asupra încercărilor trebuie întocmite de un serviciu tehnic notificat.

B: Trebuie îndeplinite cerințele tehnice ale actului de reglementare. Încercările prevăzute de actul de reglementare trebuie efectuate în totalitate: sub rezerva acordului autorității de omologare, acestea pot fi întreprinse chiar de producător; acestuia i se poate permite să emită raportul tehnic; nu este nevoie de emiterea unui certificat de omologare de tip și nu este necesară o omologare de tip.

C: Producătorul trebuie să demonstreze autorității de omologare că cerințele esențiale ale actului de reglementare sunt îndeplinite

G: Cerințe corespunzătoare cu categoria vehiculului de bază/incomplet (al cărui șasiu a fost utilizat la construcția vehiculului). În cazul vehiculelor incomplete/completate, se acceptă îndeplinirea cerințelor pentru vehiculele categoriei N corespunzătoare (pe baza masei maxime).

H: se efectuează încercările, fără să se aplice valorile-limită la nivelul zgomotului în mers.

I: nivel minim acceptat, Euro 4 (valori-limită precizate la linia B a tabelului de la pct. 5.3.1.4 de la anexa I a Directivei 70/220/CEE sau valori-limită precizate la linia B a tabelului de la pct. 5.3.1.4 din Regulamentul CEE-ONU nr. 83.05), numai în cazul utilizării de combustibili militari specifici.

J: îndeplinirea cerințelor tehnice ale actului de reglementare este opțională. Conformitatea cu standardele militare specifice se demonstrează ca alternativă.

K: nivel minim acceptat, EURO IV (valori-limită precizate la linia B1 a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 88/77/CEE sau valori-limită precizate la linia B1 a tabelului de la pct. 6.2.1 al anexei I a Directivei 2005/55/CE sau valori-limită precizate la linia B1 a tabelului de la pct. 5.2.1 din Regulamentul CEE- ONU nr. 49.04), numai în cazul utilizării de combustibili militari specifici.

L: se aplică doar cerințele referitoare la indicii de sarcină și viteză.

M: îndeplinirea cerințelor tehnice ale actului de reglementare privind ESC este opțională.

N: pentru autovehiculele fabricate în mai multe etape, ce au la bază un autovehicul omologat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și a căror masă de referință după completare este mai mare de 2.840 kg, conformitatea se poate demonstra și prin efectuarea de încercări cu sisteme portabile de măsurarea emisiilor, utilizând metoda descrisă în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 582/2011.

NA: Nu se aplică acest act de reglementare (nu există niciun fel de cerințe).

▶(la data 08-feb-2018 punctul 2. din secțiunea 2, capitolul III² modificat de Art. I, punctul 4. din Ordinul 76/2018)

3. Tabelul 3 - Lista regulamentelor CEE-ONU recunoscute ca alternative la directivele sau regulamentele (CE)/(UE) menționate în tabelele 1 și 2

Atunci când se face trimitere la o directivă individuală CEE/CE sau la un regulament individual (CE)/(UE) în tabelele 1 și 2, o omologare făcută în baza următoarelor regulamente CEE-ONU, la care Comunitatea a aderat în calitate de parte contractantă la "Acordul de la Geneva din 1958 revizuit" al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, în temeiul Deciziei 97/836/CE a Consiliului, sau în baza deciziilor ulterioare ale Consiliului, în conformitate cu art. 3 alin. (3) din decizia menționată, se consideră echivalentă cu o omologare Ce de tip acordată în temeiul respectivei directive individuale CEE/CE sau regulament individual (CE)/(UE).

De asemenea, se consideră echivalentă orice modificare ulterioară a regulamentelor CEE-ONU enumerate mai jos.

▶(la data 07-ian-2015 secțiunea 2, capitolul III² modificat de Art. I, punctul 29. din Ordinul 1650/2014)

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

Obiectul omologării	Regulament CEE-ONU de bază	Seria de amendamente
1. Nivelul de zgomot admis	51	02
1. Amortizor de zgomot de schimb	59	00
58. Protecția pietonilor	127	00
58. Frânare (asistență la frânare)	13-H	00 (suplimentul 9 și suplimentele ulterioare)

CAPITOLUL III^{2^1}: ANEXA nr. 2¹ la secțiunea 2

CERTIFICAT DE CONFORMITATE pentru vehicule omologate național și produse în serie mică Nr.^{a)} din^{b)}

Subsemnatul, (numele, prenumele și funcția), certific că vehiculul:

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2. Tipul:

Variantă (a):

Versiune (a):

0.2.1. Denumirea comercială:

0.4. Categoria vehiculului:

0.5. Numele și adresa producătorului:

0.6. Amplasarea și metoda de fixare a plăcuțelor regulamentare:

Amplasarea numărului de identificare al vehiculului:

0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă este cazul):

0.10. Numărul de identificare al vehiculului:

este conform în toate privințele cu tipul descris în omologarea națională de serie mică (numărul omologării de tip, inclusiv numărul extinderii) acordată la (data eliberării) și poate fi înmatriculat permanent în România. (Locul) (Data): (Semnătura):

CERTIFICAT DE CONFORMITATE pentru vehicule incomplete/complete/completate¹⁾, omologate național și produse în serie mică Nr.^{a)} din^{b)}

▶(la data 07-ian-2015 secțiunea 2, capitolul III^{2^1} modificat de Art. I, punctul 30. din Ordinul 1650/2014)

a) Numerotarea certificatelor de conformitate începe cu numărul 001.

b) Se trece anul emiterii documentului.

(1) Se barează cu o linie mențiunea inutilă.

▶(la data 07-ian-2015 secțiunea 2, capitolul III^{2^1} completat de Art. I, punctul 32. din Ordinul 1650/2014)

(verso)

<p>Caracteristici constructive generale</p> <p>1. Numărul de axe:</p> <p>3. Axe motoare (număr, poziție, interconectare):</p> <p>Dimensiuni principale</p> <p>4. Ampatament: mm</p> <p>4.1. Ampatamentul între axe:</p> <p>1-2: mm; 2-3: mm; 3-4: mm etc.</p> <p>5. Lungime: mm</p> <p>6. Lățime: mm</p> <p>7. Înălțime: mm</p> <p>Mase</p> <p>13. Masa vehiculului în stare de funcționare: kg</p> <p>16. Masele maxime tehnic admisibile</p> <p>16.1. Masa maximă tehnic admisibilă: kg</p> <p>16.2. Masa maximă tehnic admisibilă pe fiecare axă: 1 kg 2 kg 3 kg etc.</p> <p>16.4. Masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului: kg</p> <p>18. Masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă a remorcii în cazurile următoare:</p> <p>18.1 Remorcă cu proțap: kg</p> <p>18.2. Semiremorcă: kg</p> <p>18.3. Remorcă cu axă centrală: kg</p> <p>18.4. Remorcă fără sistem de frânare: kg</p> <p>19. Masa maximă tehnic admisibilă pe punctul de cuplare: kg</p> <p>Motor</p> <p>20. Producătorul motorului:</p> <p>21. Codul tehnic al motorului/Codul motorului marcat pe acesta:</p> <p>22. Principiul de funcționare:</p> <p>23. Pur electric: da/nu ⁽¹⁾</p> <p>23.1. Vehicul hibrid [electric]: da/nu ⁽¹⁾</p> <p>25. Cilindree: cm³</p> <p>26. Combustibil: motorină/benzină/GPL/GN-biometan/etanol/biomotorină/hidrogen ⁽¹⁾</p> <p>26.1. monocombustibil, bicombustibil, multicomcombustibil (flex fuel)⁽¹⁾</p> <p>27. Putere netă maximă: kW la min⁻¹</p> <p>sau puterea nominală continuă maximă (motor electric) kW</p> <p>Transmisie și viteză maximă</p> <p>29. Viteza maximă: km/h</p> <p>29.1. Modalitatea de acționare a cutiei de viteze (manuală/automată/secvențială/variator continuu de turație):</p> <p>Axe și suspensie</p> <p>30. Ecartamentul axei (axelor):</p> <p>1 mm; 2 mm; 3 mm</p> <p>35. Combinația anvelopă/roată (jantă):</p> <p>36.1. Tipul suspensiei (mecanică/pneumatică/echivalent pneumatică/fără) pentru fiecare axă:</p> <p>1.; 2.; 3.</p>	<p>Caroserie</p> <p>38. Codul caroseriei:</p> <p>40. Culoarea vehiculului:</p> <p>41. Numărul și configurația ușilor:</p> <p>42. Numărul total de locuri</p> <p>42.a Numărul de locuri șezând (inclusiv al conducătorului auto):</p> <p>42.b Numărul de locuri în picioare:</p> <p>42.c Numărul de locuri șezând pe primul rând (fată):</p> <p>42.1. Scaun (e) destinat (e) utilizării numai când vehiculul este în staționare:</p> <p>42.3. Numărul de locuri accesibile utilizatorilor de scaune rulante:</p> <p>Performante ecologice</p> <p>46. Nivel sonor</p> <p>În staționare: dB (A) la o turație a motorului de: min⁻¹</p> <p>În mers: dB (A)</p> <p>47. Nivelul emisiilor de gaze de evacuare: Euro</p> <p>48. Emisii de gaze de evacuare⁽²⁾: Numele actului de reglementare de bază și ultimului act de reglementare de modificare aplicabile:</p> <p>1.1. procedura de încercare: Tipul I sau ESC⁽¹⁾ CO: HC: NO_x:</p> <p>HC + NO_x: Particule:</p> <p>Opacitatea (ELR): (m⁻¹)</p> <p>1.2. procedura de încercare: Tipul I [Euro 5 sau 6⁽¹⁾] CO: THC: NMHC: NO_x:</p> <p>THC + NO_x: Particule (masa):</p> <p>Particule (număr): 2. procedura de încercare: ETC (dacă este cazul) CO: NO_x: NMHC: THC: CH₄: Particule:</p> <p>48.1. Coeficientul corectat de absorbție a fumului: (m⁻¹)</p> <p>49. Emisiile de CO₂/consumul de combustibil/consumul de energie electrică⁽²⁾: 1. toate grupurile motopropulsoare, cu excepția vehiculelor pur electrice Emisiile de CO₂/Consumul de combustibil Condiții urbane: g/km I/100 km/m³/100 km⁽¹⁾</p> <p>Condiții extraurbane: g/km I/100 km/m³/100 km⁽¹⁾</p> <p>Condiții mixte: g/km I/100 km/m³/100 km⁽¹⁾</p> <p>Ponderat, condiții mixte g/km I/100 km</p> <p>2. vehicule pur electrice și vehicule electrice hibride cu sursă de alimentare externă (OVC) Consumul de energie electrică (ponderat, condiții mixte) Wh/km</p> <p>Autonomia electrică km</p> <p>Diverse</p> <p>51. Vehicule cu destinație specială: definite în conformitate cu anexa II la Directiva 2007/46/CE:</p> <p>51.1. Filtru de particule: da/nu⁽¹⁾</p> <p>52. Observații (inclusiv echiparea cu anvelope opționale):</p>
--	--

⁽¹⁾Se barează cu o linie mențiunea inutilă.

⁽²⁾Se completează numai acele rubrici care corespund tipului de motorizare al autovehiculului.

►(la data 04-oct-2013 secțiunea 2, capitolul III² a fost modificat de Art. I, punctul 53. din Ordinul 1049/2013)

*) - sintagma "și poate fi înmatriculat permanent în România" se va înlocui cu sintagma "și poate fi înmatriculat permanent în România/și poate fi înmatriculat permanent în România numai după completare ⁽¹⁾".

►(la data 07-ian-2015 secțiunea 2, capitolul III² a fost modificat de Art. I, punctul 31. din Ordinul 1650/2014)

CAPITOLUL III³:

[textul din secțiunea 2, capitolul III³ a fost abrogat la 04-oct-2013 de Art. I, punctul 54. din Ordinul 1049/2013]

CAPITOLUL III⁴: Anexa 4: la Secțiunea 2 - Calendarul de punere în aplicare a omologării CE de tip a întregului vehicul

Categoriile avute în vedere	Datele de punere în aplicare		
	Noi tipuri de vehicule Opțional	Noi tipuri de vehicule Obligatoriu	Tipuri de vehicule existente Obligatoriu
M1	NA	29 aprilie 2009	NA
Vehicule speciale din categoria M ₁	29 aprilie 2009	29 aprilie 2011	29 aprilie 2012
Vehicule incomplete și complete din categoria N ₁	29 aprilie 2009	29 octombrie 2010	29 octombrie 2011

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

Vehicule completate din categoria N ₁	29 aprilie 2009	29 octombrie 2011	29 aprilie 2013
Vehicule incomplete și complete din categoriile N ₂ , N ₃ , O ₁ , O ₂ , O ₃ , O ₄	29 aprilie 2009	29 octombrie 2010	29 octombrie 2012
Vehicule incomplete și complete din categoriile M ₂ , M ₃	29 aprilie 2009	29 aprilie 2009 ¹⁾	29 octombrie 2010
Vehicule speciale din categoriile N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₂ , M ₃ , O ₁ , O ₂ , O ₃ , O ₄	29 aprilie 2009	29 octombrie 2012	29 octombrie 2014
Vehicule completate din categoriile N ₂ , N ₃	29 aprilie 2009	29 octombrie 2012	29 octombrie 2014
Vehicule completate din categoriile M ₂ , M ₃	29 aprilie 2009	29 aprilie 2010 ¹⁾	29 octombrie 2011
Vehicule completate din categoriile O ₁ , O ₂ , O ₃ , O ₄	29 aprilie 2009	29 octombrie 2011	29 octombrie 2013

NA - Nu se aplică.

¹⁾În scopul aplicării capitolul I pct. 37 alin. (4) aceste date sunt amânate cu 12 luni.

CAPITOLUL III⁵:

[textul din secțiunea 2, capitolul III⁵ a fost abrogat la 04-oct-2013 de Art. I, punctul 54. din Ordinul 1049/2013]

CAPITOLUL III⁶:

[textul din secțiunea 2, capitolul III⁶ a fost abrogat la 07-ian-2015 de Art. I, punctul 33. din Ordinul 1650/2014]

Secțiunea 3: Omologarea de tip și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole sau forestiere, precum și pentru produsele utilizate la acestea

▶(la data 09-feb-2016 secțiunea 3 modificat de Art. I, punctul 14. din Ordinul 25/2016)

CAPITOLUL I: Omologarea de tip și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole sau forestiere, precum și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate utilizate la acestea

1. Prezentul capitol se aplică vehiculelor agricole sau forestiere noi, concepute și fabricate într-una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi, concepute și fabricate pentru astfel de vehicule.

2. Prin vehicule agricole sau forestiere, în sensul prezentului capitol, se înțelege:

a) tractoarele agricole sau forestiere (categoriile T și C);

b) remorcile agricole sau forestiere (categoria R);

c) echipamentele remorcate interschimbabile agricole sau forestiere (categoria S), astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

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

4. Cerințele tehnice și administrative cadru aplicabile pentru omologarea UE de tip a vehiculelor agricole sau forestiere noi, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate noi utilizate la acestea, precum și cerințele pentru supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate respective sunt cele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

5. Cerințele tehnice și administrative specifice aplicabile pentru omologarea UE de tip a vehiculelor agricole sau forestiere noi, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate noi utilizate la acestea sunt cele prevăzute în:

a) Regulamentul delegat (UE) nr. 1.322/2014 al Comisiei din 19 septembrie 2014;

b) Regulamentul delegat (UE) 2015/68 al Comisiei din 15 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele referitoare la sistemul de frânare al vehiculelor pentru omologarea vehiculelor agricole și forestiere;

c) Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei din 1 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere;

d) Regulamentul delegat (UE) 2015/208 al Comisiei din 8 decembrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului pentru vehiculele agricole și forestiere;

e) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/504 al Comisiei din 11 martie 2015 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței pentru vehicule agricole și forestiere.

6. Pentru remorcile agricole sau forestiere (categoria R), producătorul poate să opteze pentru omologare UE de tip în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 167/2013 sau pentru omologare națională de tip în conformitate cu anexa nr. 5 la prezenta secțiune.

7. Acordarea omologării naționale de tip pentru serii mici pentru tractoarele agricole sau forestiere (categoriile T și C) se realizează în conformitate cu prevederile art. 37 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, cerințele tehnice aplicabile fiind cele prevăzute în anexa nr. 6 la prezenta secțiune.

▶(la data 09-feb-2016 secțiunea 3, capitolul I modificat de Art. I, punctul 15. din Ordinul 25/2016)

Capitolul II:

[textul din secțiunea 3, capitolul II a fost abrogat la 09-feb-2016 de Art. I, punctul 16. din Ordinul 25/2016]

CAPITOLUL III: Omologarea CEE-ONU de tip a produselor utilizate la vehiculele agricole sau forestiere și care nu sunt reglementate de regulamente (UE)

La omologarea de tip, introducerea pe piață, comercializarea sau punerea în exploatare a produselor menționate în tabelul următor și utilizate la vehiculele agricole sau forestiere prevăzute la cap. I, trebuie respectate prevederile regulamentelor CEE-ONU din tabelul următor:

►(la data 09-feb-2016 secțiunea 3, capitolul III modificat de Art. I, punctul 17. din Ordinul 25/2016)

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

CAPITOLUL III¹:

[textul din secțiunea 3, capitolul III¹ a fost abrogat la 09-feb-2016 de Art. I, punctul 18. din Ordinul 25/2016]

CAPITOLUL III²:

[textul din secțiunea 3, capitolul III² a fost abrogat la 09-feb-2016 de Art. I, punctul 18. din Ordinul 25/2016]

CAPITOLUL III³:

[textul din secțiunea 3, capitolul III³ a fost abrogat la 09-feb-2016 de Art. I, punctul 18. din Ordinul 25/2016]

CAPITOLUL III⁴:

[textul din secțiunea 3, capitolul III⁴ a fost abrogat la 09-feb-2016 de Art. I, punctul 18. din Ordinul 25/2016]

CAPITOLUL III⁵: Anexa 5 la secțiunea 3 - Condiții tehnice aplicabile la omologarea națională de tip a remorcilor agricole sau forestiere**1. Definiții**

Suplimentar față de definițiile prevăzute la secțiunea 1 cap. II pct. 4, în sensul prezentei anexe, termenii de mai jos au următorul înțeles, dacă în actele de reglementare menționate nu se specifică altfel:

1.1. Masa proprie a remorcii - masa remorcii carosate în ordine de mers (inclusiv lichide și roată de rezervă dacă este cazul);

1.2. Remorcă lentă pentru transport persoane - în cadrul remorcilor agricole sau forestiere se definește subcategoria de utilizare remorcă lentă pentru transport persoane, prin care se înțelege orice remorcă tractată de un tractor agricol sau forestier, utilizată pentru transportul persoanelor așezate pe scaune, cu o viteză maximă constructivă declarată de producător care nu depășește 25 km/h.

►(la data 08-feb-2018 punctul 1. din secțiunea 3, capitolul III⁵ modificat de Art. I, punctul 5. din Ordinul 76/2018)

2. Mase

Masa maximă tehnic admisibilă, precum și masa maximă tehnic admisibilă pe axă sunt preluate din indicațiile producătorului. Masa proprie a remorcii se stabilește prin cântărire.

3. Amplasare placă număr de înmatriculare

3.1. Remorcile agricole sau forestiere trebuie să fie dotate în partea din spate cu un loc pentru amplasarea plăcii cu numărul de înmatriculare.

3.2. Locul de amplasare al plăcii de înmatriculare constă dintr-o suprafață dreptunghiulară plană sau în principiu plană cu următoarele dimensiuni minime:

fie: lungimea de 520 mm și înălțimea de 120 mm

fie: lungimea de 340 mm și înălțimea de 240 mm

3.3. Poziția plăcii:

3.3.1. Punctul central al plăcii nu se poate situa la dreapta planului longitudinal de simetrie al remorcii.

3.3.2. Placa trebuie să fie perpendiculară sau practic perpendiculară pe planul longitudinal de simetrie al remorcii.

3.3.3. Înălțimea marginii inferioare a plăcii față de sol nu trebuie să fie mai mică de 0,30 m, iar înălțimea marginii superioare a plăcii față de sol nu trebuie să fie mai mare de 1,20 m. Totuși, datorită caracteristicilor constructive nu este posibilă respectarea acestor dimensiuni, înălțimea poate depăși 1,20 m, dar în acest caz trebuie să fie cât mai apropiată de această limită, în măsura permisă de caracteristicile remorcii și nu trebuie în nici un caz să depășească 2 m.

3.3.4. Înălțimile specificate la subpct. 3.3.3. se măsoară cu remorca neîncărcată.

4. Sistem de frânare

4.1. Remorcile din categoriile Ra1 și Rb1 la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axă este mai mică sau egală cu 750 kg, nu trebuie să fie prevăzute cu sistem de frânare de serviciu și de staționare. Totuși, dacă remorcile din aceste categorii sunt prevăzute cu astfel de sisteme, acestea trebuie să respecte aceleași condiții ca remorcile din categoria R2.

4.2. Remorcile din categoria Rb1 la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axă depășește 750 kg și R2 trebuie prevăzute cu sistem de frânare de serviciu acționat de tractor sau prin inerție. Aceste categorii de remorci trebuie prevăzute și cu sistem de frânare de staționare.

4.3. Remorcile din categoriile R3 și R4, precum și, prin excepție de la prevederile subpct. 4.1. și 4.2., remorcile lente pentru transport persoane trebuie să fie prevăzute cu sistem de frânare de serviciu acționat de tractor. Aceste categorii de remorci trebuie prevăzute și cu sistem de frânare de staționare.

4.4. La o remorcă ce este prevăzută cu un sistem de frânare de serviciu, sistemul de frânare trebuie să fie de așa natură încât remorca să se oprească automat dacă elementele de legătură dintre tractor și remorcă se desprind în timpul deplasării.

4.5. Remorcile menționate la subpct. 4.1 care nu sunt prevăzute cu sistem de frânare, trebuie prevăzute, în afară de dispozitivul de cuplare, cu un dispozitiv suplimentar de legare (lanț, cablu etc.) capabil, în cazul separării accidentale a cuplării dintre tractor și remorcă, să prevină contactul proțapului cu pământul și să asigure păstrarea traiectoriei remorcii în raport cu tractorul.

4.6. Pentru remorcile prevăzute cu un sistem de frânare de serviciu, frâna de staționare trebuie să poată fi acționată chiar și atunci când remorca este separată de tractor. Frâna de staționare trebuie să poată fi acționată de către o persoană care stă pe sol. Totuși, în cazul unei remorci lente pentru transport persoane, sistemul de frânare trebuie să poată fi activat și din interiorul remorcii, comanda fiind inscripționată în mod corespunzător. Expresia "a acționa" se referă și la acțiunea de decuplare a frânei de staționare.

4.7. Dacă remorca este dotată cu un dispozitiv ce permite ca acționarea sistemului de frânare să fie întreruptă, unul diferit de sistemul de frână de staționare, dispozitivul trebuie astfel conceput și realizat încât să fie în mod sigur readus la poziția "în repaus" nu mai târziu decât odată cu reluarea alimentării cu aer comprimat sau lichid hidraulic sau alimentarea electrică a remorcii.

4.8. Conexiuni pneumatice între tractoare și remorci

În cazul unui sistem de frânare acționat pneumatic, conexiunea pneumatică trebuie să fie cu două conducte. Furtunurile flexibile trebuie să facă parte din remorcă.

Conexiunile pneumatice trebuie să îndeplinească cel puțin următoarele cerințe:

- să fie în concordanță cu standarde naționale sau internaționale, dacă este cazul;
- conectarea incorectă să fie imposibilă prin construcția lor mecanică sau prin presiunea de lucru;
- să satisfacă funcțiile constructive.

4.9. Conexiuni hidraulice între tractoare și remorci

În cazul unui sistem de frânare acționat hidraulic, conectorul(ii) conexiunilor hidraulice trebuie să respecte prevederile ISO 5676:1983. Furtunurile flexibile trebuie să facă parte din remorcă.

Totuși, se acceptă și utilizarea de conexiuni care îndeplinesc cel puțin următoarele cerințe:

- să fie în concordanță cu standarde naționale sau internaționale, dacă este cazul;
- conectarea incorectă să fie imposibilă prin construcția lor mecanică sau prin presiunea de lucru;
- să satisfacă funcțiile și performanțele constructive.

4.10. Conexiune electrică între tractoare și remorci

Atunci când acționarea unui sistem de frânare necesită o conexiune electrică, conectorii conexiunilor electrice trebuie să respecte prevederile ISO 7638:2003.

4.11. Verificarea eficacității sistemului de frânare al remorcilor impune verificarea coeficienților de frânare realizați de frâna de serviciu și frâna de staționare, precum și verificarea dezechilibrului între forțele de frânare la roțile aceleiași axe pentru frâna de serviciu și frâna de staționare.

Frâna de serviciu și frâna de staționare trebuie să satisfacă condițiile prezentate în tabelul de mai jos.

►(la data 04-mai-2011 punctul 4., subpunctul 4.11.. din secțiunea 3, capitolul III[^]5 modificat de Art. I, punctul 44. din Ordinul 284/2011)

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

4.12. Remorcile trebuie prevăzute cu cale de blocare a roților, amplasate într-un loc ușor accesibil pe remorcă, după cum urmează:

a) o cale de blocare pentru remorci cu două axe la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 750 kg;

b) două cale de blocare pentru:

- remorci cu axă simplă sau dublă, având distanța dintre axe de cel mult 1 m, la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 750 kg;
- remorci cu două axe, la care suma maselor maxime tehnic admisibile pe axe este mai mare de 7.500 kg.

5. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă

5.1. Instalația de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să cuprindă următoarele elemente:

(1) Lămpi de mers înapoi:

a) Prezență: facultativă.

b) Număr: 1 sau 2 de culoare albă.

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

(2) Lămpi indicatoare de direcție

a) Prezență: obligatorie.

b) Număr: 2 în spate (opțional încă 2 pentru categoriile R2, R3 sau R4). Culoare: galben.

c) Conectare:

- independent de orice altă lumină;

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

(3) Avarie

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

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

c) Conectare: comandă distinctă față de restul luminilor.

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

a) Prezență: obligatorie S1 sau S2 și facultativ S3.

b) Număr: 2 lămpi S1 sau 2 lămpi S2. Este posibilă și montarea a 2 lămpi S3 sau a unei lămpi S3 decalate față de planul median dacă acesta nu se află pe un panou fix al caroseriei. Culoare: roșu.

c) Conectare: la acționarea pedalei de frână a tractorului.

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

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

(5) Echipament iluminare al numărului de înmatriculare

- a)** Prezență: obligatorie.
- b)** Număr: 1 sau 2 de culoare albă.
- (6)** Lămpi de poziție față
- a)** Prezență: obligatorie pentru remorci mai late de 1600 mm, facultativă pentru restul.
- b)** Număr: 2 de culoare albă.
- c)** Conectare: aprindere și stingere simultană.
- (7)** Lămpi de poziție spate
- a)** Prezență: obligatorie.
- b)** Număr: 2 de culoare roșie. Opțional, pentru R2, R3, R4 se mai pot instala două lămpi de poziție atunci când nu sunt instalate lămpi de gabarit.
- c)** Conectare: aprindere și stingere simultană.
- (8)** Lămpi de ceață spate
- a)** Prezență: facultativă.
- b)** Număr: 1 sau 2 de culoare roșie.
- c)** Conectare:
- lampa sau lămpile de ceață spate să nu se poată aprinde decât atunci când farurile cu lumină de drum, farurile cu lumină de întâlnire sau farurile de ceață față ale tractorului sunt și ele aprinse;
 - lampa sau lămpile de ceață spate să se poată stinge independent de orice alt far al tractorului;
 - sub rezerva dispozițiilor enunțate la prima liniuță, funcționarea lămpii sau a lămpilor de ceață spate trebuie să fie independentă de aprinderea ori stingerea oricărei alte lămpi.
- (9)** Lămpi de gabarit
- a)** Prezență: obligatorie pe remorci cu lățime mai mare de 2,10 m; facultativă pe remorci cu lățimea cuprinsă între 1,80 m și 2,10 m.
- b)** Număr: două vizibile din față și două vizibile din spate. Culoare: alb în față și roșu în spate.
- c)** Conectare: să poată fi acționate simultan.
- Lămpile vizibile din spate și din față, situate pe aceeași parte a remorcii, pot fi combinate într-un singur echipament.
- (10)** Catadioptri spate triunghiulari
- a)** Prezență: obligatorie.
- b)** Număr: 2 de culoare roșie. Montare: triunghiul cu vârful în sus.
- Nici un echipament de iluminat nu poate fi plasat în interiorul triunghiului.
- (11)** Catadioptri față netriunghiulari
- a)** Prezență: obligatorie.
- b)** Număr: 2. Culoare identică cu lumina primită (catadioptri albi sau incolori).
- Suprafața iluminată a catadioptrilor poate avea părți comune cu suprafața aparentă a oricărui echipament de iluminat situat în față.
- (12)** Catadioptri laterali netriunghiulari
- a)** Prezență: obligatorie.
- b)** Număr: în funcție de lungimea remorcii, din 3 m în 3 m (4 m dacă structura remorcii nu permite respectarea prescripției). Culoare: galben.
- Catadioptrii laterali spate pot fi și roșii dacă sunt grupați cu lămpile de poziție spate, cu lămpile de gabarit spate, cu lămpile de ceață spate sau cu lămpile de poziție laterale spate roșii. De asemenea, catadioptrii laterali pot fi incluși în lămpile de poziție laterale.
- (13)** Lămpi de poziție laterale
- a)** Prezență: pe toate remorcile a căror lungime depășește 6 m.
- b)** Număr: în funcție de lungimea remorcii, din 3 m în 3 m (4 m dacă structura remorcii nu permite respectarea prescripțiilor). Culoare: galben; lămpile de poziție laterale spate pot fi totuși roșii dacă sunt grupate, combinate sau reciproc încorporate cu lămpile de poziție spate, cu lămpile de gabarit spate, cu lămpile de ceață spate.
- c)** Conectare: să poată fi acționate simultan;
- (14)** Plăci de identificare spate
- 1) Remorcile din categoria Ra trebuie să fie echipate cu cel puțin o placă de identificare spate conform cerințelor precizate prin prevederile reglementări.
 - 2) Plăcile de identificare trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 69 (cu marcă de omologare). Ele sunt triunghiulare și compuse dintr-un fond fluorescent roșu și o bordură reflectorizantă roșie.
 - 3) Placa de identificare trebuie montată pe partea stângă spate cu vârful orientat în sus sau cu cuvântul "TOP" înscris orizontal pe partea superioară a plăcii (dacă există acest marcaj) conform cu figura de mai jos. Placa de identificare trebuie montată pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a remorcii, iar marginea sa inferioară trebuie să fie paralelă la sol.
- [Poză]
- A se vedea actul modificator.
- 5.2.** Amplasarea dispozitivelor de iluminare și semnalizare luminoasă trebuie să corespundă prevederilor Directivei 76/756/CEE cu modificările în vigoare.
- 5.3.** Prin excepție de la cerințele de la subpct.5.2., prevederile privind amplasarea dispozitivelor de iluminare și semnalizare luminoasă nu se aplică în cazul remorcilor la care montarea dispozitivelor este incompatibilă cu utilizarea lor.
- 6.** Cuplaje mecanice între tractor și remorcă
- 6.1.** Componentele mecanice de cuplare pot funcționa în mod automat sau neautomat.
- 6.2.** Toate sistemele de cuplare și mecanismele de blocare ale acestora trebuie să se cupleze și să se decupleze ușor și trebuie construite astfel încât, în condiții normale de funcționare, să nu fie posibilă nici o decuplare accidentală.
- 6.3.** Ocheții de remorcă pot fi cu diametrul interior de 50 mm de formă toroidală sau cu diametrul de 40 mm ori 50 mm cu gaură cilindrică. Este interzisă echiparea cu ochet de remorcă tip furcă de remorcă (STAS 9086/1 - 71).
- 6.4.** Remorcile lente pentru transport persoane, care vor fi utilizate în ansambluri de cel puțin două remorci, vor trebui să dispună la partea din spate de dispozitive de cuplare tip cap de furcă (cu bolt) omologate conform Directivei

89/173/CEE anexa IV cu modificările în vigoare.

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

7. Elemente de identificare

7.1 Remorcile trebuie prevăzute cu număr de identificare poansonat în general pe o componentă nedemontabilă a principalului element de rezistență al acesteia, în forma și folosind caracterele prevăzute de către producător sau o autoritate competentă din țara de proveniență.

7.2 Remorcile trebuie prevăzute cu o plăcuță producător pe care să fie inscripționate cel puțin numărul de identificare al acesteia și masele maxime tehnic admisibile.

8. Anvelope

8.1 Remorcile trebuie echipate numai cu anvelope omologate în conformitate cu Directiva 92/23/CE cu modificările în vigoare sau cu unul din Regulamentele CEE-ONU nr. 30, 54 sau 106, cu respectarea indicilor de sarcină și viteză.

9. Dimensiuni

9.1. Remorcile trebuie să respecte următoarele condiții privind dimensiunile:

a) lungimea maximă: 12,00 m;

b) lățimea maximă: 2,55 m;

c) înălțimea maximă: 4,00 m;

9.2. Prin derogare de la prevederile pct. 9.1, se poate acorda omologarea pentru remorcile care depășesc dimensiunile maxime impuse, în cazul remorcilor speciale cu adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale care nu permit încadrarea în aceste dimensiuni, în cazul remorcilor destinate efectuării de transporturi pentru încărcături indivizibile sau în situația în care aceste dimensiuni sunt depășite ca urmare a montării unor anvelope speciale.

9.3. La determinarea dimensiunilor de gabarit trebuie avute în vedere următoarele:

9.3.1. lungimea remorcii cuprinde toate elementele acesteia, inclusiv pe cele proeminente aflate în față și în spate (bare de protecție, roată de rezervă etc.), cu excepția următoarelor componente:

- plăci de înmatriculare;
- elemente de cauciuc sau plastic în afara gabaritului;
- dispozitive de iluminare și semnalizare;
- trepte de acces și dispozitive de agățare;
- platforme și rampe de acces, dacă în poziția lor pliată (care corespunde stării remorcii în ordine de mers) ies din gabarit cu cel mult 300 mm;
- dispozitive pentru fixarea prelatei, ca și protecțiile lor.

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

- dispozitive de fixare a prelatei și de protecție a acestora;
- indicatoare pentru presiune critică în pneuri;
- apărători de noroi flexibile;
- dispozitive de iluminare și semnalizare;
- scări retractabile;
- deformările pneurilor la nivelul punctului de contact cu solul.

10. Dispozitive de protecție antiîmpănare spate

10.1 Remorcile trebuie să fie echipate cu dispozitive de protecție antiîmpănare spate. Fac excepție remorcile destinate transportului de încărcături lungi indivizibile, precum și cele la care montarea dispozitivului de antiîmpănare spate este incompatibilă cu utilizarea lor.

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

10.2.1. Dispozitivul trebuie montat cât mai aproape de partea din spate a remorcii;

10.2.2. Când remorca este neîncărcată, partea inferioară a dispozitivului trebuie să se afle la cel mult de 550 mm de sol;

10.2.3. Lățimea dispozitivului nu trebuie să depășească lățimea axei spate cea mai lată și nu va fi mai scurtă cu mai mult de 100 mm în fiecare parte;

10.2.4. Înălțimea secțiunii transversale a dispozitivului trebuie să fie de cel puțin 100 mm.

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

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

10.3. O remorcă se consideră că îndeplinește condițiile legate de dispozitivul de protecție antiîmpănare spate dacă:

10.3.1. Este echipată cu un dispozitiv conform cu prevederile de mai sus;

10.3.2. Este concepută și/sau echipată în partea din spate astfel încât forma caroseriei și părțile componente ale acesteia pot fi considerate ca înlocuitoare ale dispozitivului.

10.4. În cazul unei remorci care aparține uneia dintre categoriile R1 sau R2, condițiile cu privire la protecția antiîmpănare spate se consideră îndeplinite dacă garda la sol în partea din spate a remorcii neîncărcate nu depășește 550 mm pe o lățime care nu este mai mică decât cea a axei spate cea mai lată cu mai mult de 100 mm în ambele părți. Condiția trebuie îndeplinită cel puțin pe o linie situată la cel mult 450 mm față de extremitatea spate a remorcii.

11. Dispozitive de protecție laterală

11.1 Remorcile din categoriile R3 și R4 trebuie să fie echipate cu dispozitiv de protecție laterală. Fac excepție remorcile destinate transportului materialelor lungi indivizibile, precum și cele la care montarea dispozitivului de protecție laterală este incompatibilă cu utilizarea lor.

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

11.3. Distanța între șine trebuie să fie de cel mult de 300 mm, iar șina trebuie să aibă o înălțime a profilului de minim 50 mm pentru remorcile din categoria R3 și de minim 100 mm pentru remorcile din categoria R4.

11.4. Suprafața exterioară trebuie să fie netedă sau ondulată orizontal și, pe cât posibil, continuă. Pot exista

suprapunerii, dar partea suprapusă trebuie să fie îndreptată spre spate sau în jos. De asemenea, pot exista spații libere pe direcția longitudinală de maxim 25 mm.

11.5. Marginea din față trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

11.5.1. Să fie plasată la maxim 500 mm în spatele planului transversal tangent la pneul ultimei roți din față;

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

- 50 mm pentru remorcile din categoria R3;
- 100 mm pentru remorcile din categoria R4;

și să fie curbate cu 100 mm spre interior.

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

11.7. Când remorca este neîncărcată, partea inferioară a dispozitivului trebuie să nu se afle la mai mult de 550 mm de sol.

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

11.9. Protecția laterală trebuie să fie rigidă și montată ferm pe remorcă.

12. Dispozitive de protecție la împroșcare

Remorcile trebuie să fie dotate cu dispozitive de protecție la împroșcare.

13. Amenajare interioară pentru remorcile lente pentru transport persoane

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

13.2. Dacă caroseria remorcii este de tipul închisă, aceasta trebuie prevăzută cu gemuri omologate conform uneia din Directivele 89/173/CEE anexa III, 92/22/CEE cu modificările în vigoare sau Regulamentului CEE-ONU nr. 43.

13.3. Remorcile lente pentru transport persoane trebuie să fie prevăzute cu cel puțin o ieșire de siguranță cu următoarele dimensiuni minime: înălțime 1200 mm și lățime 550 mm.

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

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

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

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

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

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

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

14. Inscripționarea vitezei maxime pe remorcile agricole sau forestiere

14.1. Remorcile cu viteza maximă constructivă declarată mai mică sau egală cu 40 km/h vor avea în mod obligatoriu inscripționată în partea dreapta spate viteza de 40 km/h. Remorcile lente pentru transport persoane vor avea în mod obligatoriu inscripționată în partea dreapta spate viteza de 25 km/h. Înscrisul vitezei maxime trebuie să fie de așa natură încât să nu poată fi șters.

14.2. Inscripționarea vitezei maxime se va face utilizând un marcaj de formă circulară de culoare albă în interiorul căruia se va scrie cu fond de culoare neagră următorul înscris "Vmax. 25 km/h", sau "Vmax. 40 km/h", după caz. Configurația marcajului și amplasarea marcajului pentru viteza maximă sunt prezentată în figurile de mai jos (în care a = 200 mm și h = a/10).

[Poză]

A se vedea actul modificator.

Notă:

Respectarea prevederilor standardelor menționate în prezenta anexă nu este obligatorie, acestea fiind considerate documente de referință, acceptându-se orice documente care atestă îndeplinirea cerințelor esențiale din respectivele standarde.

CAPITOLUL II: Anexa nr. 6 la secțiunea 3 - Omologarea națională de tip a tractoarelor agricole și forestiere fabricate în serii mici

Nr.	Obiectul omologării	Act de reglementare	Av	Iv	Categoriile de vehicule							
					T1	T2	T3	T4.1	T4.2	T4.3	C	
1	Integritatea structurii vehiculului	R (UE) 2015/208		a	C	C	C	C	C	C	C	I
					b	C	C	C	C	C	C	I
2	Viteza maximă constructivă, regulatorul de turație și dispozitivele de limitare a vitezei	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 89		a	A	A	A	A	A	A	A	I
					b	A	A	A	A	A	A	I
3	Dispozitivele de frânare și cuplarea frânei remorcii	R (UE) 2015/68 R CEE-ONU 13		a	A	A	A	A	A	A	A	A
					b	A	A	A	A	A	A	A
4	Direcția pentru tractoarele rapide	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 79	Y	a	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
					b	C	C	C	C	C	C	I
5	Direcția	R (UE) 2015/208	Y	a	C	C	C	C	C	C	C	I
					b	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

6	Vitezometrul	R (UE) 2015/208		a	B	B	B	B	B	B	B
				b	B	B	B	B	B	B	B
7	Câmpul vizual și ștergătoare	R (UE) 2015/208	Y	a	A	A	A	A	A	A	I
				b	A	A	A	A	A	A	I
8	Geamuri	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 43		a	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	I
				b	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	I
9	Oglinzi retrovizoare	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 46 R CEE-ONU 81 (Aplicabil pentru T și C cu scaun de tip șa și ghidon)	Y	a	X(2) B(4)	X(2) B(4)	NA	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	I
				b	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	I
10	Sisteme de informare a conducătorului auto	R (UE) 2015/208	Y	a	C	C	C	C	c	C	I
				b	C	C	C	C	C	C	I
11	Dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă și sursele lor de lumină	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 3 R CEE-ONU 4 R CEE-ONU 5 R CEE-ONU 6 R CEE-ONU 7 R CEE-ONU 19 R CEE-ONU 23 R CEE-ONU 31 R CEE-ONU 37 R CEE-ONU 38 R CEE-ONU 69 R CEE-ONU 77 R CEE-ONU 87 R CEE-ONU 91 R CEE-ONU 98 R CEE-ONU 99 R CEE-ONU 112 R CEE-ONU 113 R CEE-ONU 119 R CEE-ONU 128	Y	a	X	X	X	X	X	X	X
				b	X	X	X	X	X	X	X
12	Instalații de iluminat	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 7 R CEE-ONU 48 R CEE-ONU 69 R CEE-ONU 77 R CEE-ONU 104 R CEE-ONU 123		a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
13	Sisteme de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajări interioare, tetiere, centuri de siguranță, portiere	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 21 R CEE-ONU 25		a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
14	Exteriorul vehiculului și accesoriile	R (UE) 2015/208		a	A	A	A	A	A	A	A
				b	A	A	A	A	A	A	A
15	Compatibilitate electromagnetică	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 10	Y	a	A(1) C(3)	A(1) C(3)	A(1) C(3)	A(1) C(3)	A(1) C(3)	A(1) C(3)	I
				b	A(1) C(3)	A(1) C(3)	A(1) C(3)	A(1) C(3)	A(1) C(3)	A(1) C(3)	I
16	Dispozitive de avertizare acustică	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 28	Y	a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
17	Sisteme de încălzire	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 122	Y	a	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	I
				b	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	A(2) C(4)	I
18	Dispozitive de prevenire a utilizării neautorizate	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 62 R CEE-ONU 18	Y	a	A	A	A	A	A	A	I
				b	A	A	A	A	A	A	I
19	Placă de înmatriculare	R (UE) 2015/208		a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
20	Placa regulamentară și marcarea	R (UE) 2015/208		a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
21	Dimensiunile și masa remorcii	R (UE) 2015/208		a	A	A	A	A	A	A	I
				b	A	A	A	A	A	A	I
22	Masa maximă cu încărcătură	R (UE) 2015/208		a	A	A	A	A	A	A	A
				b	A	A	A	A	A	A	A
23	Mase de balast	R (UE) 2015/208		a	A	A	NA	A	A	A	I
				b	A	A	NA	A	A	A	I
24	Siguranța sistemelor electrice	R (UE) 2015/208		a	B	B	B	B	B	B	B
				b	B	B	B	B	B	B	B
25	Rezervor de combustibil	R (UE) 2015/208		a	B	B	B	B	B	B	B
				b	B	B	B	B	B	B	B
26	Dispozitive de protecție spate	R (UE) 2015/208		a	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
				b	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
27	Protecție laterală	R (UE) 2015/208		a	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
				b	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
28	Platforme de	R (UE) 2015/208		a	A	A	A	A	A	A	I

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

	încărcare			b	A	A	A	A	A	A	I
				29	Dispozitive de remorcare	R (UE) 2015/208		a	C	C	C
				b	C	C	C	c	C	C	I
30	Pneuri	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 30 R CEE-ONU 54 R CEE-ONU 75 R CEE-ONU 106 R CEE-ONU 117		a	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	NA
				b	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	X(2) B(4)	NA
31	Dispozitive antiîmproșcare	R (UE) 2015/208	Y	a	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
				b	A	A	A	A	A	A	NA
32	Mers înapoi	R (UE) 2015/208		a	C	C	C	C	C	C	C
				b	C	C	C	C	C	C	C
33	Șenile	R (UE) 2015/208		a	NA	NA	NA	NA	NA	NA	A
				b	NA	NA	NA	NA	NA	NA	A
34	Cuplaje mecanice	R (UE) 2015/208 R CEE-ONU 55		a	X(2) A(4)	X(2) A(4)	X(2) A(4)	X(2) A(4)	X(2) A(4)	X(2) A(4)	I
				b	X(2) A(4)	X(2) A(4)	X(2) A(4)	X(2) A(4)	X(2) A(4)	X(2) A(4)	I
35	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare (încercări dinamice)	R (UE) 1322/2014 OCDE 3		a	A	NA	NA	NA	A	A	NA
				b	A	NA	NA	NA	A	A	NA
36	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare (tractoare cu șenile)	R (UE) 1322/2014 OCDE 8 (Aplicabil pentru C1, C2, C4.2 și C4.3)		a	NA	NA	NA	NA	NA	NA	A
				b	NA	NA	NA	NA	NA	NA	A
37	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare (încercări statice)	R (UE) 1322/2014 OCDE 4 (Aplicabil pentru T1/C1, T4.2/C4.2 și T4.3/C4.3)		a	A	NA	NA	NA	A	A	A
				b	A	NA	NA	NA	A	A	A
38	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în față (tractoare cu ecartament îngust)	R (UE) 1322/2014 OCDE 6		a	NA	A	A	NA	NA	A	NA
				b	NA	A	A	NA	NA	A	NA
39	Dispozitive de protecție în caz de răsturnare montate în spate (tractoare cu ecartament îngust)	R (UE) 1322/2014 OCDE 7		a	NA	A	A	NA	NA	A	NA
				b	NA	A	A	NA	NA	A	NA
40	Dispozitive de protecție contra căderii obiectelor	R (UE) 1322/2014 OCDE 10		a	A	A	A	A	A	A	I
				b	A	A	A	A	A	A	I
41	Scaune pentru pasageri	R (UE) 1322/2014		a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
42	Nivelul zgomotului la care este expus conducătorul auto	R (UE) 1322/2014 OCDE 5		a	A	A	A	A	A	A	A
				b	A	A	A	A	A	A	A
43	Scaunul și poziția conducătorului	R (UE) 1322/2014		a	A	A	A	A	A	A	A
				b	A	A	A	A	A	A	A
44	Spațiul de manevră și de acces (a postul de conducere)	R (UE) 1322/2014 R CEE-ONU 43		a	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)
				b	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)
45	Prizele de putere	R (UE) 1322/2014		a	B	B	B	B	B	B	B
				b	B	B	B	B	B	B	B
46	Protecția elementelor de acționare	R (UE) 1322/2014		a	B	B	B	B	B	B	B
				b	B	B	B	B	B	B	B
47	Ancorajele centurilor de siguranță	R (UE) 1322/2014 R CEE-ONU 14 R CEE-ONU 16 OCDE 4		a	A	A	A	A	A	A	I
				b	A	A	A	A	A	A	I
48	Centuri de siguranță	R (UE) 1322/2014 R CEE-ONU 16		a	X	X	X	X	X	X	I
				b	X	X	X	X	X	X	I
49	OPS, Protecția contra penetrării obiectelor	R (UE) 1322/2014 R CEE-ONU 43		a	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	I
				b	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	B(3) X(2)	I
50	Sistemul de evacuare	R (UE) 1322/2014		a	B	B	B	B	B	B	B
				b	B	B	B	B	B	B	B
51	Manualul de utilizare	R (UE) 1322/2014		a	C	C	C	C	C	C	C
				b	C	C	C	C	C	C	C
52	Sistemele de control, inclusiv în special dispozitivele de oprire de urgență și cele automate	R (UE) 1322/2014 R CEE-ONU 79		a	A	A	A	A	A	A	I
				b	A	A	A	A	A	A	I

Reglementari RNTR 2/2003 - forma sintetica pentru data 2020-12-20

53	Protecția împotriva riscurilor mecanice, altele decât cele menționate la articolul 18 alineatul (2) literele (a), (b), (g), (k) din Regulamentul (UE) nr. 1.322/2014, inclusiv protecția împotriva spargerii conductelor care transportă lichide, precum și a deplasării necontrolate a vehiculului	R (UE) 1322/2014		a	A	A	A	A	A	A	I
				b	A	A	A	A	A	A	I
54	Apărătoare și dispozitive de protecție	R (UE) 1322/2014		a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
55	Informații, avertizări și marcaje	R (UE) 1322/2014 R CEE-ONU 60		a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
56	Materiale și produse	R (UE) 1322/2014	Y	a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
57	Baterii	R (UE) 1322/2014	Y	a	C	C	C	C	C	C	I
				b	C	C	C	C	C	C	I
58	Ieșirea de urgență	R (UE) 1322/2014 R CEE-ONU 43		a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
59	Sistemul de ventilație și filtrare din cabină	R (UE) 1322/2014		a	C	C	C	C	C	C	I
				b	C	C	C	c	C	C	I
60	Viteza de ardere a materialului cabinei	R (UE) 1322/2014		a	B	B	B	B	B	B	I
				b	B	B	B	B	B	B	I
61	Emisii poluante	R (UE) 2015/96 (etapele de emisii din directivele 2000/25/CE și 97/68/CE)		a	A	A	A	A	A	A	A
				b	A	A	A	A	A	A	A
62	Nivelul sonor (extern)	R (UE) 2015/96 (valorile-limită din Directiva 2009/63/CE)	Y	a	A	A	A	A	A	A	I
				b	A	A	A	A	A	A	I

Note explicative:

(1)- subansamblu;

(2)- componentă;

(3)- vehicul;

(4)- cerințe de instalare;

a - pentru tractoarele pe roți cu o viteză maximă constructivă mai mică sau egală cu 40 km/h;

b - pentru tractoarele pe roți cu o viteză maximă constructivă de peste 40 km/h;

Av - autovehicule;

Iv - indice viteză;

A: Nu sunt permise alte excepții în afara celor menționate în actul de reglementare. Certificatul de omologare de tip și marca de omologare de tip nu sunt necesare. Rapoartele asupra încercărilor trebuie întocmite de un serviciu tehnic notificat;

B: Trebuie îndeplinite cerințele tehnice ale actului de reglementare. Încercările prevăzute de actul de reglementare trebuie efectuate în totalitate; sub rezerva acordului autorității de omologare, acestea pot fi întreprinse chiar de producător; acestuia i se poate permite să emită raportul tehnic; nu este nevoie de emiterea unui certificat de omologare de tip și nu este necesară o omologare de tip;

C: Producătorul trebuie să demonstreze autorității de omologare că cerințele esențiale ale actului de reglementare sunt îndeplinite;

X - aplicabil;

I - același ca pentru T conform categoriei;

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

NA - nu se aplică.

►(la data 09-feb-2016 secțiunea 3, capitolul III⁵ completat de Art. I, punctul 19. din Ordinul 25/2016)

SECȚIUNEA 4: Omologarea de tip și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, precum și pentru produsele utilizate la acestea

CAPITOLUL I: Omologarea de tip și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și cvadricicluri, precum și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate utilizate la acestea

1. Prezentul capitol se aplică vehiculelor cu două sau trei roți și cvadriciclurilor noi concepute și fabricate într-una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi, concepute și fabricate pentru astfel de vehicule.

2. Prin vehicule cu două sau trei roți și cvadricicluri, în sensul prezentului capitol, se înțelege:

a) mopede cu două roți (categoria L1e);

b) mopede cu trei roți (categoria L2e);

c) motociclete cu două roți (categoria L3e);

d) motociclete cu două roți cu ataș (categoria L4e);

e) mototricicluri (categoria L5e);

f) cvadricicluri ușoare (categoria L6e);

g) cvadricicluri grele (categoria L7e),
astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013.

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

4. Cerințele tehnice și administrative cadru pentru omologarea UE de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor noi, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate noi utilizate la acestea, precum și cerințele pentru supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate respective sunt cele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 168/2013.

5. Cerințele tehnice și administrative specifice aplicabile pentru omologarea UE de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor noi, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate noi utilizate la acestea sunt cele prevăzute în:

a) Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 al Comisiei din 24 octombrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului pentru omologarea vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor;

b) Regulamentul delegat (UE) nr. 44/2014 al Comisiei din 21 noiembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește construcția vehiculelor și cerințele generale pentru omologarea de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor;

c) Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei din 16 decembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele referitoare la performanțele de mediu și ale sistemului de propulsie și de modificare a anexei V la acesta;

d) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 901/2014 al Comisiei din 18 iulie 2014 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri.

CAPITOLUL II: Omologarea CEE-ONU de tip a produselor utilizate la vehiculele cu două sau trei roți și la cvadricicluri și care nu sunt reglementate de regulamente (UE)

La omologarea de tip, introducerea pe piață, comercializarea sau punerea în exploatare a produselor menționate în tabelul următor și utilizate la vehiculele cu două sau trei roți și la cvadriciclurile prevăzute la cap. I, trebuie respectate prevederile regulamentelor CEE-ONU din tabelul următor:

►(la data 09-feb-2016 secțiunea 4 modificat de Art. I, punctul 20. din Ordinul 25/2016)

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

Secțiunea 5:

►(la data 09-feb-2016 secțiunea 5 modificat de Art. I, punctul 26. din Ordinul 25/2016)

Secțiunea 6: Omologarea CEE-ONU de tip a vehiculelor, precum și a echipamentelor, pieselor și a componentelor utilizate la acestea

►(la data 09-feb-2016 secțiunea 6 modificat de Art. I, punctul 26. din Ordinul 25/2016)

1. Omologarea CEE-ONU de tip a vehiculelor, precum și a echipamentelor, pieselor și componentelor utilizate la acestea se acordă în conformitate cu prevederile acordului de la Geneva din 1958 și regulamentelor CEE-ONU anexate la acesta.

2. În calitate de autoritate de omologare, RAR ține evidența comunicărilor de omologare CEE-ONU eliberate în România și a celor primite de la departamentele administrative ale celorlalte state care sunt părți contractante la acordurile de la Geneva.

3. La cererea solicitantului omologării de tip, RAR acordă omologarea CEE-ONU de tip pentru vehiculele, echipamentele, piesele și componentele utilizate la acestea, noi, în conformitate cu prevederile regulamentelor CEE-ONU aplicabile.

►(la data 09-feb-2016 punctul 3. din secțiunea 6 modificat de Art. I, punctul 27. din Ordinul 25/2016)

4. Pentru obținerea omologării CEE-ONU de tip și eliberarea comunicărilor de omologare CEE-ONU de tip, producătorii de vehicule, echipamente, piese sau componente utilizate la acestea adresează RAR o cerere însoțită de documentele precizate în fiecare regulament CEE-ONU. Documentele respective trebuie să poarte antetul producătorului și trebuie să fie redactate în limba română, precum și în limba franceză sau engleză.

5. În vederea efectuării încercărilor prevăzute de regulamentele CEE-ONU, producătorii de vehicule rutiere, echipamente, piese sau componente utilizate la acestea vor pune la dispoziția RAR sau a serviciilor tehnice notificate, după caz, documentele precizate în regulamentele respective.

6. La acordarea omologării CEE-ONU de tip a vehiculelor, echipamentelor, pieselor și componentelor utilizate la acestea se vor respecta prevederile administrative în conformitate cu anexele la regulamentele CEE-ONU în baza cărora se acordă omologarea CEE-ONU de tip (definiții, modelul documentului informativ, modelul numărului de omologare de tip, modelul mărcii de omologare de tip, verificarea conformității producției etc.).

7. Procedurile de verificare a conformității producției sunt cele prevăzute în Apendicele 2 la Acordul de la Geneva din 1958 revizuit și în regulamentele CEE-ONU aplicabile.

►(la data 26-nov-2009 Actul modificat de anexa 1 din Ordinul 1147/2009)

SECȚIUNEA 5: SECȚIUNEA 5 - Acordarea numărului național de registru și eliberarea CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării vehiculelor

1. Obiectul

Prezenta secțiune cuprinde dispozițiile administrative referitoare la acordarea numărului național de registru și eliberarea CIV pentru vehiculele noi care fac parte din domeniul de aplicare prevăzut la secțiunile 2, 3 și 4, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării acestora în România.

2. Acordarea numărului național de registru

(1) Pentru vehiculele omologate de tip, în vederea acordării numărului național de registru, solicitantul, persoană juridică română, care poate fi producătorul, reprezentantul desemnat al acestuia sau o altă persoană împuternicită în acest scop de producător, reprezentantul desemnat al acestuia ori de orice filială a producătorului dintr-un SM, trebuie să prezinte:

- a)** o cerere de acordare a numărului național de registru;
- b)** o copie de pe certificatul de înregistrare la oficiul registrului comerțului al solicitantului;
- c)** o copie de pe documentul prin care producătorul își desemnează reprezentantul sau de pe documentul de împuternicire pentru a solicita acordarea numărului național de registru, după caz;
- d)** o copie de pe certificatul de omologare de tip a întregului vehicul (în funcție de cât de relevant este certificatul în cauză se pot solicita și anumite extensii anterioare ale certificatului în cauză), cu excepția celor omologate de tip de către RAR;
- e)** pentru vehiculele omologate CE de tip, un model de CoC pentru un vehicul din tipul/variantea/versiunea/extensia valabil/ valabilă al/a certificatului de omologare CE de tip/configurația CIV pentru care se solicită acordarea numărului național de registru;
- f)** fișa tehnică a tipului/variantei/versiunii/extensiei valabil/ valabile al/a certificatului de omologare CE de tip/configurației CIV al/a vehiculului pentru care se solicită acordarea numărului de registru (semnată și ștampilată de solicitant).

(2) Pentru clarificarea anumitor date ce stau la baza acordării numărului național de registru, RAR poate cere prezentarea vehiculului în cauză pentru identificare și/sau măsurători dimensionale/masice.

(3) Pe durata valabilității numărului național de registru, RAR efectuează verificările prevăzute prin Convenția-cadru definită la secțiunea 1 cap. II pct. 4¹.

(4) Dacă prin verificările efectuate în conformitate cu alin. (3) sunt identificate neconformități între caracteristicile vehiculelor comercializate și specificația ce a stat la baza acordării numărului național de registru, RAR ia măsuri pentru eliminarea neconformităților constatate, care pot include retragerea numărului național de registru, acordarea unui număr național de registru nou, înlocuirea CIV etc.

(5) Dacă prin verificările efectuate în conformitate cu alin. (3) sunt identificate în mod repetat, pentru o anumită marcă de vehicule, neconformități între caracteristicile vehiculelor comercializate și specificația ce a stat la baza acordării numărului național de registru, în afara măsurilor prevăzute la alin. (4), RAR poate extinde efectuarea verificărilor de conformitate la mai multe tipuri/varianțe/versiuni ale vehiculelor din marca respectivă.

3. Eliberarea CIV

(1) RAR va emite, la cererea deținătorului numărului național de registru, numărul solicitat de CIV în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării vehiculelor, numai dacă acestea au fost omologate de tip și li s-a acordat numărul național de registru.

(2) RAR va aplica folia de securizare pe CIV emise, în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării, numai pentru vehiculele care sunt însoțite, în funcție de categoria vehiculului și tipul omologării, de unul dintre următoarele documente valabile:

- a)** certificatul de conformitate CE/UE prevăzut la secțiunea 2 cap. I pct. 18 alin. (1), art. 33 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 sau art. 38 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, după caz;
- b)** certificatul de conformitate național pentru serii mici prevăzut la secțiunea 2 cap. II pct. 12 alin. (1); ori
- c)** copia de pe certificatul de omologare națională de tip pentru serii nelimitate în cazul vehiculelor care fac obiectul secțiunii 2, pentru care se aplică procedura de sfârșit de serie în conformitate cu prevederile pct. 6 alin. (5).

▶(la data 09-feb-2016 punctul 3., alin. (2) din secțiunea 5¹ modificat de Art. I, punctul 21. din Ordinul 25/2016)

(3) Atunci când o omologare de tip pentru un vehicul își încetează valabilitatea, documentele prevăzute la alin. (2), emise în baza respectivei omologări de tip, își pierd valabilitatea în scopul înmatriculării, înregistrării sau comercializării și RAR nu mai eliberează CIV și nu mai aplică folia de securizare pe CIV existente emise în baza numărului național de registru acordat pentru omologarea de tip respectivă, decât în conformitate cu prevederile referitoare la procedura de sfârșit de serie prevăzută la pct. 6 aplicabilă pentru fiecare categorie de vehicule.

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

(5) În cazul vehiculelor de bază sau incomplete, nu se aplică folia de securizare pe CIV.

4. Înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea vehiculelor

Fără a aduce atingere dispozițiilor din secțiunea 2 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 referitoare la clauza de salvagardare pentru vehiculele conforme și la măsurile aplicabile pentru vehiculele neconforme cu tipul omologat, vehiculele pot fi înmatriculate, înregistrate sau comercializate numai dacă sunt însoțite de o CIV valabilă, emisă potrivit pct. 3.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 4. din secțiunea 5¹ modificat de Art. I, punctul 22. din Ordinul 25/2016)

5. Înmatricularea, înregistrarea și comercializarea vehiculelor produse în serie mică

În ceea ce privește vehiculele care sunt produse în serii mici, numărul vehiculelor cărora li se eliberează CIV/pentru care se aplică folia de securizare pe CIV existente în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării în cursul unui singur an nu trebuie să depășească, în funcție de categoria vehiculului și tipul omologării:

- a)** numărul de unități prevăzut în partea A din anexa XII la Directiva 2007/46/CE, pentru vehiculele care fac obiectul secțiunii 2;
- b)** numărul de unități prevăzut în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 167/2013, pentru vehiculele care fac obiectul secțiunii 3; sau
- c)** numărul de unități prevăzut în anexa III la Regulamentul (UE) nr. 168/2013, pentru vehiculele care fac obiectul secțiunii 4.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 5. din secțiunea 5¹ modificat de Art. I, punctul 23. din Ordinul 25/2016)

6. Înmatricularea, înregistrarea și comercializarea vehiculelor prin aplicarea procedurii de sfârșit de serie

(1) Sub rezerva limitelor fixate, în funcție de categoria vehiculului și tipul omologării, în:

- a)** partea B din anexa XII la Directiva 2007/46/CE, pentru vehiculele care fac obiectul secțiunii 2;
- b)** art. 39 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, pentru vehiculele care fac obiectul secțiunii 3; sau

c) art. 44 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, pentru vehiculele care fac obiectul secțiunii 4, și doar pentru o perioadă limitată de timp, RAR poate elibera CIV și/sau aplica folia de securizare pe CIV existente emise în vederea înmatriculării, înregistrării sau comercializării pentru vehiculele conforme unui tip de vehicul a cărui omologare de tip nu mai este valabilă.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 6., alin. (1) din secțiunea 5[^]1 modificat de Art. I, punctul 24. din Ordinul 25/2016)

(2) Alin. (1) se aplică numai vehiculelor care:

a) se găsesc pe teritoriul UE; și

b) sunt însoțite de unul dintre documentele prevăzute la pct. 3 alin. (2), emis atunci când omologarea de tip a vehiculului respectiv era frică valabilă, acel vehicul nefiind însă înmatriculat sau înregistrat înainte ca omologarea menționată să își piardă valabilitatea.

(3) Opțiunea prevăzută la alin. (1) este valabilă, în funcție de categoria vehiculului și tipul omologării:

a) pentru vehiculele care fac obiectul secțiunii 2, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării de tip, în cazul vehiculelor complete, și pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă, în cazul vehiculelor completate;

b) pentru vehiculele care fac obiectul secțiunii 3, pentru o perioadă de 24 de luni de la data expirării valabilității omologării de tip, în cazul vehiculelor complete, și, pentru o perioadă de 30 de luni de la data respectivă, în cazul vehiculelor completate;

c) pentru vehiculele care fac obiectul secțiunii 4, pentru o perioadă de 24 de luni de la data expirării valabilității omologării de tip, în cazul vehiculelor complete, și pentru o perioadă de 30 de luni de la data respectivă, în cazul vehiculelor completate.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 6., alin. (3), litera C. din secțiunea 5[^]1 modificat de Art. I, punctul 24. din Ordinul 25/2016)

*) Prin excepție de la prevederile pct. 6 alin. (3) din secțiunea a 5-a, perioada de aplicare a procedurilor de sfârșit de serie pentru vehiculele din categoriile M, N și O, astfel cum sunt definite în Reglementările RNTR 2, care au început în anul 2019 și care au fost aplicabile inclusiv în perioada în care în România au fost instituite starea de urgență și starea de alertă se prelungește cu 6 luni.

La stabilirea celor 12 luni succesive sau 24 de luni succesive, în funcție de categoria vehiculului rutier, în baza cărora se determină numărul de vehicule rutiere care pot fi comercializate, înmatriculate sau înregistrate în România în baza unei proceduri de sfârșit de serie, nu sunt luate în considerare, la cererea producătorilor de vehicule rutiere sau a reprezentanților autorizați ai acestora din România, lunile în care în România au/a fost instituite(ă) starea de urgență și/sau starea de alertă.

Prevederile alin. (2) se aplică numai pentru procedurile de sfârșit de serie care vor începe cel mai târziu la un an de la data încetării stării de urgență sau a stării de alertă instituite în contextul epidemiei de COVID-19, luându-se în considerare ultima dintre acestea.

*) Prevederile de mai sus nu se aplică în cazul în care prin acte normative ale Uniunii Europene referitoare la vehiculele rutiere sau sistemele, componentele ori unitățile tehnice separate destinate vehiculelor rutiere respective se stabilesc măsuri speciale prin care să se asigure buna funcționare a pieței interne a Uniunii Europene în contextul epidemiei de COVID-19.

▶(la data 15-oct-2020 punctul 6., alin. (3) din secțiunea 5[^]1 a se vedea referințe de aplicare din Art. 1 din Ordinul 1.904/2020)

(4) Deținătorul numărului național de registru care dorește să beneficieze de prevederile alin. (1) trebuie să înainteze o cerere către RAR dacă se dorește înmatricularea, înregistrarea sau comercializarea în România a vehiculului respectiv. Cererea trebuie să specifice orice motive tehnice sau economice care împiedică vehiculele respective să fie conforme noilor cerințe tehnice.

RAR va decide în termen de 3 luni de la primirea unei astfel de cereri dacă va elibera CIV și/sau va aplica folia de securizare pe CIV existente, în vederea înmatriculării, înregistrării ori comercializării vehiculelor în România și, în cazul unei decizii afirmative, pentru câte vehicule se aplică această procedură.

(5) Alin. (1)-(4) se aplică mutatis mutandis vehiculelor care fac obiectul secțiunii 2 cărora le-a fost acordată o omologare națională de tip pentru serii nelimitate, dar care nu au fost înmatriculate sau înregistrate înainte de expirarea valabilității omologării vizate din cauza punerii în aplicare obligatorii a procedurii de omologare CE de tip în conformitate cu anexa nr. 4 la secțiunea 2.

(6) RAR va aplica măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că numărul de vehicule ce vor fi înmatriculate sau înregistrate în cadrul procedurii stabilite de prezentul punct este controlat eficient.

▶(la data 07-ian-2015 secțiunea 5 completat de Art. I, punctul 57. din Ordinul 1650/2014)

(7) Procedura de sfârșit de serie se aplică numai în cazul expirării valabilității omologării de tip din cauza intrării în vigoare la înmatriculare, înregistrare și comercializare a unor noi cerințe aplicabile vehiculului omologat, iar omologarea de tip nu poate fi actualizată în consecință.

▶(la data 09-feb-2016 punctul 6., alin. (6) din secțiunea 5[^]1 completat de Art. I, punctul 25. din Ordinul 25/2016)

*) În cuprinsul reglementărilor, sintagmele "directivă individuală CEE/CE", "directivă CE/CEE", "directivă CE/CEE individuală" și "directivă individuală CE/CEE" se înlocuiesc cu sintagma "directivă CEE/CE individuală".

▶(la data 09-feb-2016 Actul modificat de Art. I, punctul 28. din Ordinul 25/2016)

*) În cuprinsul reglementărilor, sintagmele "regulament (CE)", "regulament (CE) individual", "regulament CE individual", "regulament individual (CE)", "regulament (CE)/(UE)" și "regulament individual (CE)/(UE)" se înlocuiesc cu sintagma "regulament (CE)/(UE) individual".

▶(la data 09-feb-2016 Actul modificat de Art. I, punctul 29. din Ordinul 25/2016)

*) În cuprinsul reglementărilor, sintagmele "omologare CE/CEE de tip" și "omologare comunitară (CEE) de tip" se înlocuiesc cu sintagma "omologare CE de tip".

▶(la data 09-feb-2016 Actul modificat de Art. I, punctul 30. din Ordinul 25/2016)

*) În cuprinsul reglementărilor, abrevierea "MTI" se înlocuiește cu abrevierea "MT".

