

**TABEL CORESPONDENȚĂ**

<b>RNTR 7 aprobate prin OMTCT 2.132/2005, cu modificările și completările ulterioare</b>	<b>OMT modificare și completare RNTR 7 aprobate prin OMTCT 2.132/2005</b>
<b>Prescurtări și definirea unor termeni utilizați</b>	
-	<p>Directiva 70/220/CEE – Directiva 70/220/CE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie ale autovehiculelor</p> <p>Directiva 88/77/CEE – Directiva 88/77/CEE a Consiliului din 3 decembrie 1987 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva emisiilor poluante gazoase provenite de la motoarele diesel ale autovehiculelor</p> <p>Directiva 97/68/CE - Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră</p> <p>Directiva 98/69/CE – Directiva 98/69/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind măsurile care urmează a fi adoptate împotriva poluării aerului cu emisii poluante provenind de la autovehicule, precum și modificarea Directivei 70/220/CEE</p> <p>Directiva 1999/96/CE – Directiva 1999/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile ce se adoptă împotriva emisiilor de gaze poluante și de particule poluante provenind de la motoarele cu aprindere prin compresie destinate propulsiei vehiculelor și emisiilor de gaze poluante provenind de la motoarele cu aprindere comandată care funcționează cu gaze naturale sau cu gaze de petrol lichefiat și destinate pentru propulsia vehiculelor și de modificare a Directivei 88/77/CEE a Consiliului</p> <p>Directiva 2005/55/CE – Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu</p>

	<p>privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule</p> <p>Directiva 2007/46/CE – Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective</p> <p>Directiva 2009/40/CE – Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (reformare)</p> <p>Directiva 2014/45/UE – Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE</p>
<b>Prescurtări și definirea unor termeni utilizați</b>	
-	ITP – inspecție tehnică periodică
<b>Prescurtări și definirea unor termeni utilizați</b>	
	<p>Regulament (CE) nr. 715/2007 – Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor</p> <p>Regulament (CE) nr. 692/2008 – Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor</p> <p>Regulament (CE) nr. 595/2009 – Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a</p>

	<p>Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE</p> <p>Regulament (UE) nr. 582/2011 – Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului</p> <p>Regulament (UE) nr. 167/2013 – Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere</p> <p>Regulament (UE) nr. 168/2013 – Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri</p> <p>Regulamentul Delegat (UE) nr. 134/2014 - Regulamentul Delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei din 16 decembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele referitoare la performanțele de mediu și ale sistemului de propulsie și de modificare a anexei V la acesta</p> <p>Regulamentul Delegat (UE) nr. 2015/96 - Regulamentul Delegat (UE) nr. 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</p> <p>Regulament (UE) nr. 2016/1628 – Regulamentul (UE) nr. 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE</p> <p>Regulament (UE) nr. 2017/1151 – Regulamentul (UE) nr. 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a</p>
--	---

	Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei
<b>Prescurtări și definirea unor termeni utilizați</b>	
-	Stat de proveniență - statul unde a fost fabricat sau înmatriculat un vehicul, înainte de introducerea sa în România
<b>Prescurtări și definirea unor termeni utilizați</b>	
-	WHSC - ciclul de încercare în regim stabilizat armonizat la nivel mondial, precizat în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 WHTC - ciclul de încercare în regim tranzitoriu armonizat la nivel mondial, precizat în Regulamentul (CE) nr. 595/2009
<b>cap. I, subcap. I2, pct. 7, subpct. 7.3 și 7.4</b>	
7.3. vehiculele rutiere înmatriculate/înregistrate în România care au suferit modificări ale caracteristicilor constructive menționate în CIV;	7.3. vehiculele rutiere care au suferit modificări ale caracteristicilor constructive menționate în CIV;
7.4. vehiculele rutiere cărora li s-a înlocuit principalul element de rezistență (șasiul sau caroseria, după caz).	7.4. vehiculele rutiere cărora li s-a înlocuit principalul element de rezistență (caroserie, șasiu sau cadru).
<b>cap. I, subcap. I2, pct. 14, 15, 18, 19 și 19<sup>1</sup></b>	
14. În cazul vehiculelor prevăzute la subpct. 7.1., care dețin omologare de tip națională sau omologare individuală acordată de un alt SM, omologarea va include, în locul activităților menționate la subpct. 8.2. și 8.3., verificarea echivalenței dintre condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat și condițiile constructive prevăzute de prezentele reglementări. În acest scop, RAR va putea cere solicitantului omologării o declarație privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, eliberată de autoritatea competentă a SM care a acordat omologarea individuală sau națională de tip. De asemenea, RAR va putea solicita autorității competente care a acordat omologarea individuală sau națională de tip, orice informații suplimentare detaliate referitoare la prevederile tehnice îndeplinite de vehiculul în cauză. Activitățile menționate la subpct. 8.2. și 8.3. se efectuează în cazul în care nu sunt disponibile informațiile menționate anterior privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat ori pentru acele condiții constructive care nu sunt acoperite de omologarea individuală sau națională de tip acordată de autoritatea	14. În cazul vehiculelor prevăzute la subpct. 7.1, care dețin omologare de tip națională sau omologare individuală acordată de un alt SM, omologarea poate include, în locul activităților menționate la subpct. 8.2, verificarea echivalenței dintre condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat și condițiile constructive prevăzute de prezentele reglementări. În acest scop, RAR va putea cere solicitantului omologării o declarație privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, eliberată de autoritatea competentă a SM care a acordat omologarea individuală sau națională de tip. De asemenea, RAR va putea solicita autorității competente care a acordat omologarea individuală sau națională de tip, orice informații suplimentare detaliate referitoare la prevederile tehnice îndeplinite de vehiculul în cauză. Activitățile menționate la subpct. 8.2. se efectuează în cazul în care nu sunt disponibile informațiile menționate anterior privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat ori pentru acele condiții constructive care nu sunt acoperite de omologarea individuală sau națională de tip acordată de autoritatea competentă a SM. RAR refuză acordarea omologării în cazul în care există motive întemeiate de a

competentă a SM. RAR nu acordă omologarea doar în cazul în care există motive întemeiate de a considera că condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu condițiile constructive prevăzute de prezentele reglementări.

15. În cazul vehiculelor prevăzute la subpct. 7.2, care au fost înmatriculate ultima dată în alt SM, omologarea va include, în locul activităților menționate la subpct. 8.2, verificarea echivalenței dintre condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat și condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului (sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută).

În cazul vehiculelor prevăzute la subpct. 7.2, care au fost înmatriculate ultima dată în alt SM și la care se constată modificări constructive în raport cu omologarea inițială, aceste modificări se evaluează în raport cu condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului în configurația prezentată la omologarea individuală (sau la data efectuării modificării dovedită prin documente emise de autoritățile de omologare sau serviciile tehnice ale SM). În cazul în care modificările respective nu sunt menționate în certificatul de înmatriculare sau într-un document emis de autoritățile de omologare sau serviciile tehnice ale SM, acestea se evaluează prin efectuarea verificărilor prevăzute la subpct. 8.2.

Pentru aplicarea prevederilor prevăzute în primele două paragrafe, RAR va putea cere solicitantului omologării o declarație privind prevederile tehnice pe baza

considera că condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu condițiile constructive prevăzute de prezentele reglementări. Dacă pentru aceste vehicule, în cadrul verificărilor prevăzute la subpct. 8.3, se constată modificări constructive în raport cu omologarea inițială (omologare de tip națională sau omologare individuală acordată de un alt SM), aceste modificări se evaluează în raport cu condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România la data omologării individuale.

15. În cazul vehiculelor prevăzute la subpct. 7.2, care au fost înmatriculate ultima dată în alt SM, omologarea poate include, în locul activităților menționate la subpct. 8.2, verificarea echivalenței dintre condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat și condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului (sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută).

În cazul vehiculelor prevăzute la subpct. 7.2, care au fost înmatriculate ultima dată în alt SM și la care se constată modificări constructive în raport cu omologarea inițială, aceste modificări se evaluează în raport cu condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului în configurația prezentată la omologarea individuală (sau la data efectuării modificării dovedită prin documente emise de autoritățile de omologare sau de serviciile tehnice ale SM). În cazul în care modificările respective nu sunt menționate în certificatul de înmatriculare sau într-un document emis de autoritățile de omologare sau serviciile tehnice ale SM, acestea se evaluează prin efectuarea verificărilor prevăzute la subpct. 8.2.

În cazul vehiculelor utilizate înmatriculate ultima dată în state, altele decât SM, omologarea se efectuează prin verificarea condițiilor constructive aplicabile vehiculelor noi, în vigoare în România la data primei înmatriculări a vehiculului, dacă înmatricularea respectivă a fost efectuată cu cel mult 6 luni înainte de data solicitării omologării.

Pentru aplicarea prevederilor prevăzute în primele două paragrafe, RAR va putea cere solicitantului omologării o declarație privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, eliberată de autoritatea competentă a SM care a acordat omologarea individuală sau națională de tip. Verificările menționate la subpct. 8.2 se efectuează în cazul în care nu sunt disponibile informațiile privind prevederile tehnice

<p>căroră vehiculul a fost omologat, eliberată de autoritatea competentă a SM care a acordat omologarea individuală sau națională de tip. Verificările menționate la subpct. 8.2 se efectuează în cazul în care nu sunt disponibile informațiile privind prevederile tehnice pe baza căroră vehiculul a fost omologat ori pentru acele condiții constructive care nu sunt acoperite de omologarea individuală sau națională de tip acordată de autoritatea competentă a SM. RAR nu acordă omologarea doar în cazul în care există motive întemeiate de a considera că condițiile constructive pe baza căroră vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România în conformitate cu cerințele menționate mai sus.</p> <p>18. În cazul în care un solicitant dorește să comercializeze, să înmatriculeze sau să pună în circulație într-un alt SM un vehicul căruia RAR i-a acordat o omologare începând cu data intrării în vigoare a prezentelor reglementări, RAR îi furnizează solicitantului, la cerere, o declarație privind condițiile constructive pe baza căroră vehiculul a fost omologat.</p> <p>19. În cazul în care un anumit vehicul, care a fost omologat de către RAR începând cu data intrării în vigoare a prezentelor reglementări, urmează a fi înmatriculat într-un alt SM, RAR va furniza, la solicitarea autorității de omologare din SM respectiv, orice informații suplimentare detaliate privind natura condițiilor constructive îndeplinite de vehiculul în cauză.</p> <p>19.1 La cererea solicitantului, în cazul vehiculelor complete din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub>, noi, produse în serie mare în sau pentru tari terțe, se poate acorda omologare CE individuală, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 183/2011.</p>	<p>pe baza căroră vehiculul a fost omologat ori pentru acele condiții constructive care nu sunt acoperite de omologarea individuală sau națională de tip acordată de autoritatea competentă a SM. RAR refuză acordarea omologării în cazul în care există motive întemeiate de a considera că condițiile constructive pe baza căroră vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România în conformitate cu cerințele menționate mai sus.</p> <p>18. În cazul în care un solicitant dorește să comercializeze, să înmatriculeze sau să pună în circulație într-un alt SM un vehicul căruia RAR i-a acordat o omologare ca vehicul nou, RAR îi furnizează solicitantului, la cerere, o declarație privind condițiile constructive pe baza căroră vehiculul a fost omologat.</p> <p>19. În cazul în care un anumit vehicul, care a fost omologat ca vehicul nou de către RAR urmează a fi înmatriculat într-un alt SM, RAR va furniza, la solicitarea autorității de omologare din SM respectiv, orice informații suplimentare detaliate privind natura condițiilor constructive îndeplinite de vehiculul în cauză.</p> <p>19.1 La cererea solicitantului, în cazul vehiculelor complete din categoriile M<sub>1</sub> și N<sub>1</sub>, noi, produse în serie mare în sau pentru state terțe, se poate acorda omologare CE individuală, în conformitate cu Directiva 2007/46/CE anexa nr. IV apendicele 2.</p>
<b>cap. I, subcap. I2, pct. 17<sup>1</sup></b>	
-	17 <sup>1</sup> . În cazul unui vehicul la care numărul de identificare lipsește sau este modificat, RAR poate efectua poansonarea numărului de identificare numai dacă se poate restabili identitatea reală a vehiculului, ulterior fiind efectuată omologarea acestuia.
<b>cap. I, subcap. I2, pct. 19<sup>2</sup>-19<sup>5</sup></b>	
-	19 <sup>2</sup> . Prevederile subpct. 8.3 nu se aplică în cazul unui vehicul utilizat pentru care se prezintă un certificat de ITP eliberat de un alt SM și care respectă modelul prevăzut în

Directiva 2009/40/CE sau în Directiva 2014/45/UE și pentru care ITP respectivă este încă valabilă la data prezentării la RAR. Având în vedere periodicitatea ITP prevăzută în legislația din România pentru categoria respectivă de vehicul, se va proceda la:

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

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

19<sup>3</sup>. Prin excepție de la prevederile pct. 19<sup>2</sup>, în situația în care vehiculul prezintă deficiențe evidente vizuale care se încadrează în categoria deficiențelor majore conform planurilor de operațiuni prevăzute în RNTR 1, inspectorul RAR va finaliza omologarea și va proceda la transcrierea ITP doar după remedierea deficiențelor majore, fără a fi necesară verificarea completă privind starea tehnică prevăzută la subpct. 8.3.

19<sup>4</sup>. Prin excepție de la prevederile pct. 19<sup>2</sup>, vehiculul respectiv este supus verificării privind starea tehnică prevăzută la subpct. 8.3:

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

- i) în cazul constatării de către inspectorul RAR, în timpul conducerii vehiculului, a unei eficacități reduse a sistemului de frânare, caz în care se efectuează verificarea sistemului de frânare;
- ii) în cazul constatării de către inspectorul RAR, în timpul conducerii vehiculului, a unui joc excesiv în sistemul de direcție, caz în care se efectuează verificarea sistemului de direcție;
- iii) în cazul constatării vizuale de către inspectorul RAR, în timpul funcționării motorului, a fumului în exces de orice culoare, caz în care se efectuează verificarea emisiilor poluante;

	<p>iv) în cazul constatării auditive de către inspectorul RAR, în timpul funcționării motorului, a unor zgomote anormale, caz în care se efectuează verificarea tubulaturii de evacuare, de reducere a emisiilor poluante și a amortizoarelor de zgomot;</p> <p>v) în cazul constatării auditive de către inspectorul RAR, în timpul deplasării vehiculului, a unor zgomote anormale, caz în care se efectuează verificarea punților, suspensiei, șasiului sau a caroseriei;</p> <p>vi) în cazul constatării vizuale de către inspectorul RAR a unor coroziuni străpunse, caz în care se efectuează verificarea caroseriei;</p> <p>b) dacă vehiculul prezintă deficiențe evidente vizual și care se încadrează în categoria deficiențelor periculoase conform planurilor de operațiuni prevăzute în RNTR 1.</p> <p>19<sup>5</sup>. La cererea solicitantului, se efectuează verificarea stării tehnice prevăzută la subpct. 8.3, caz în care se va elibera un certificat de ITP și anexa la certificatul de înmatriculare.</p>
<b>cap. I, subcap. I3, pct. 20, subpct. 20.1 și 20.2</b>	
<p>20.1.Vehiculul istoric (vehiculul de interes istoric) este vehiculul care îndeplinește simultan următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a fost fabricat sau înmatriculat pentru prima dată în urmă cu cel puțin 30 de ani;</li> <li>- tipul său specific, astfel cum este definit în legislația Uniunii Europene sau în legislația națională relevantă, după caz, nu se mai află în fabricație;</li> <li>- este bine întreținut și menținut în starea sa inițială și nu a suferit nicio modificare substanțială a caracteristicilor tehnice ale componentelor sale principale;</li> <li>- deține un atestat de vehicul istoric, emis de către autoritatea națională a FIVA în România, Retromobil Club România. Retromobil Club România documentează criteriile și procedura de eliberare a atestatului de vehicul istoric și menține în evidența sa informatică înregistrări pentru fiecare atestat eliberat.</li> </ul> <p>Pentru vehiculele care îndeplinesc condițiile de mai sus și care corespund în ceea ce privește verificarea stării tehnice, având în vedere caracteristicile tehnice de la data primei înmatriculări a vehiculului (sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută), RAR eliberează CIV cu mențiunea „Vehicul istoric”. De asemenea, RAR înscrie textul „Vehicul istoric” și în CIV deja eliberate pentru vehiculele înmatriculate în România care îndeplinesc condițiile de mai sus și dețin inspecția tehnică periodică valabilă conform legislației în vigoare.</p>	<p>20.1.Vehiculul istoric (vehiculul de interes istoric) este vehiculul care îndeplinește simultan următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a fost fabricat sau înmatriculat pentru prima dată în urmă cu cel puțin 30 de ani;</li> <li>- tipul său specific, astfel cum este definit în legislația Uniunii Europene sau în legislația națională relevantă, după caz, nu se mai află în fabricație;</li> <li>- este bine întreținut și menținut în starea sa inițială și nu a suferit nicio modificare substanțială a caracteristicilor tehnice ale componentelor sale principale;</li> <li>- deține un atestat de vehicul istoric, emis de către autoritatea națională a FIVA în România, Retromobil Club România. Retromobil Club România documentează criteriile și procedura de eliberare a atestatului de vehicul istoric și menține în evidența sa informatică înregistrări pentru fiecare atestat eliberat.</li> </ul> <p>Pentru vehiculele care îndeplinesc condițiile de mai sus și care corespund în ceea ce privește verificarea stării tehnice, având în vedere cerințele și caracteristicile tehnice de la data primei înmatriculări a vehiculului (sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută), RAR eliberează CIV cu mențiunea „Vehicul istoric”. De asemenea, RAR înscrie textul „Vehicul istoric” și în CIV deja eliberate pentru vehiculele înmatriculate în România care îndeplinesc condițiile de mai sus și dețin ITP valabilă conform legislației în vigoare.</p>



20.2. Pentru autovehiculele destinate competițiilor sportive, RAR eliberează CIV în baza fișei de omologare emise de Federația Internațională a Automobilului (FIA), în conformitate cu anexa J a Codului Sportiv Internațional, și dacă vehiculul corespunde în ceea ce privește verificarea stării tehnice efectuate de către RAR, având în vedere caracteristicile tehnice specifice.	20.2. Pentru autovehiculele destinate competițiilor sportive, RAR eliberează CIV în baza fișei de omologare emise de Federația Internațională a Automobilului (FIA), în conformitate cu anexa J a Codului Sportiv Internațional, și dacă autovehiculele corespund în ceea ce privește verificarea stării tehnice efectuate de către RAR, având în vedere caracteristicile tehnice specifice.
<b>cap. I, subcap. 14, pct. 22, subpct. 22.3</b>	
22.3. pentru vehiculele utilizate, care nu au mai fost înmatriculate sau înregistrate în România și care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții: a) au fost omologate comunitar (CE) de tip; b) au fost înmatriculate ultima dată într-un SM; c) nu au suferit modificări constructive în raport cu datele înscrise în certificatul de înmatriculare, după identificarea acestora (subpct. 8.1.), verificarea conformității cu tipul de vehicul omologat CE și efectuarea verificării lor tehnice (subpct. 8.3.);	22.3. pentru vehiculele utilizate, care nu au mai fost înmatriculate sau înregistrate în România și care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții: a) au fost omologate comunitar CE/UE de tip; b) au fost înmatriculate ultima dată într-un SM; c) nu au suferit modificări constructive în raport cu datele înscrise în certificatul de înmatriculare, după identificarea acestora (subpct. 8.1), verificarea conformității cu tipul de vehicul omologat CE/UE și efectuarea verificării lor tehnice (subpct. 8.3) cu aplicarea prevederilor prevăzute la pct. 19 <sup>2</sup> - 19 <sup>5</sup> ;
<b>cap. I, subcap. 14, pct. 24<sup>1</sup></b>	
-	24 <sup>1</sup> . În cazul unui vehicul la care numărul de identificare lipsește sau este modificat, RAR poate efectua poansonarea numărului de identificare numai dacă se poate restabili identitatea reală a vehiculului, ulterior fiind eliberată CIV.
<b>cap. I, subcap. 14, pct. 25 și 27</b>	
25. În cazul pierderii, furtului sau distrugerii CIV, RAR poate emite un duplicat al CIV, cu avizul autorității competente care a efectuat înmatricularea sau înregistrarea. De asemenea, RAR poate emite un duplicat al CIV și în cazul refuzului de predare a CIV constatat de executorul judecătoresc, cu ocazia executării silite. Duplicatul unei CIV se emite numai pe baza înregistrărilor din sistemul informatic al RAR, fără prezentarea vehiculului.	25. RAR poate emite un duplicat al CIV, după identificarea vehiculului, în următoarele situații: a) în cazul pierderii, furtului sau distrugerii CIV, verificarea deținătorului urmând a se efectua pe cale informatică, prin intermediul aplicației de evidență a vehiculelor pusă la dispoziția RAR de autoritățile competente; b) în cazul refuzului de predare a CIV constatat de executorul judecătoresc, cu ocazia executării silite; c) în cazul vehiculelor comercializate prin intermediul Agenției Naționale de Administrare Fiscală ori repartizate cu titlu gratuit; d) în cazul vehiculelor valorificate de administratorul judiciar ori lichidatorul judiciar; e) în baza unei hotărâri a instanțelor judecătorești;

<p>27. La epuizarea spațiului destinat înscrierii caracteristicilor tehnice ale vehiculului ori a datelor de identitate a deținătorilor, RAR eliberează o nouă CIV. De asemenea, RAR eliberează o nouă CIV la orice schimbare a numărului de identificare al unui vehicul.</p>	<p>f) la cererea persoanei care a dobândit vehiculul în baza unui contract prin care s-a transmis dreptul de proprietate sau prin moștenire. Pentru eliberarea duplicatului nu este necesară publicarea pierderii, furtului sau distrugerii CIV în Monitorul Oficial al României, partea a III-a.</p> <p>27. La epuizarea spațiului destinat înscrierii caracteristicilor tehnice ale vehiculului ori a datelor de identitate a deținătorilor, RAR eliberează o nouă CIV, ca înlocuire a CIV anterioare. De asemenea, RAR eliberează o nouă CIV, ca înlocuire a CIV anterioare, la orice schimbare a numărului de identificare al unui vehicul sau în cazul în care vehiculul a fost înmatriculat în alt stat ulterior înmatriculării din România și se are în vedere reînmatricularea sa în România.</p>
<b>cap. I, subcap. I4, pct. 31, subpct. 31.3</b>	
<p>31.3. deținătorului vehiculului sau împuternicitului legal al acestuia, în cadrul activității de eliberare a duplicatului unei CIV sau la eliberarea unei alte CIV, dacă cea inițială a fost luată în evidență de către autoritatea competentă de înmatriculare;</p>	<p>31.3. deținătorului vehiculului care figurează în aplicația de evidență a vehiculelor pusă la dispoziția RAR de autoritățile competente, moștenitorilor acestuia ori împuternicitului lor legal, în cadrul activității de eliberare a duplicatului unei CIV sau la eliberarea unei alte CIV, dacă cea inițială a fost luată în evidență de către autoritatea competentă de înmatriculare;</p>
<b>cap. I, subcap. I4, pct. 31.1</b>	
	<p>31.3<sup>1</sup>. solicitantului duplicatului unei CIV, care a dobândit vehiculul în baza unui contract prin care s-a transmis dreptul de proprietate ori ca urmare a valorificării vehiculului de către executorul judecătoresc, de către Agenția Națională de Administrare Fiscală, de către administratorul judiciar, respectiv lichidatorul judiciar sau persoanei stabilite în baza unei hotărâri judecătorești, după caz;</p>
<b>cap. I, subcap. I4, pct. 31<sup>1</sup></b>	
<p>31.1<sup>1</sup> În cazul vehiculelor incomplete, nu se aplică folia de securizare pe CIV.</p>	<p>ABROGAT</p>
<b>cap. I, subcap. I5, pct. 36</b>	
<p>36. RAR modifică CIV/eliberează o nouă CIV numai la solicitarea deținătorului înscris în CIV.</p>	<p>36. RAR modifică CIV/eliberează o nouă CIV ca înlocuire a CIV anterioare, cu respectarea dispozițiilor pct. 31.</p>
<b>cap. IV, pct. 2, subpct. 2.8.1</b>	
	<p>2.8.1. respectivul tip de vehicul este omologat și la valoarea modificată a masei maxime tehnic admisibile, fapt dovedit prin prezentarea certificatului de omologare în conformitate cu Directiva 92/21/CE, Directiva 97/27/CEE sau Regulamentul UE 1230/2012, după caz;</p>

**cap. IV, pct. 3.5**

3.5. Modificările dimensiunilor unui vehicul sunt acceptate numai în limitele stabilite de către producător. În cazul în care aceste limite au fost depășite, omologarea individuală se poate acorda numai dacă rezultatele încercărilor de manevrabilitate efectuate conform prevederilor Directivei 97/27/CE sunt favorabile.

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

**cap. IV, pct. 3<sup>1</sup>**

-

**3<sup>1</sup>. Sistemul de direcție**  
3<sup>1</sup>.1. Postul de conducere trebuie să fie situat pe partea stângă în raport cu planul median longitudinal al autovehiculului. Sunt exceptate autovehiculele speciale utilizate în serviciile publice comunitare (curățenie stradală), precum și autovehiculele care au fost înmatriculate ultima dată într-un alt stat membru al UE și care nu au suferit modificări în raport cu configurația de înmatriculare inițială. Pentru acestea din urmă, în cazul autovehiculelor din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>, ușile de serviciu vor fi amplasate pe partea dreaptă, în raport cu planul median longitudinal al autovehiculului.

**cap. IV, pct. 7, subpct. 7.5, 7.11, 7.14, 7.15, 7.16 și 7.17**

7.5 Începând cu 1 septembrie 2015, autovehiculele noi din categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> și N<sub>1</sub> clasa I, cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg, trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 715/2007, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6). Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6).

7.5. Autovehiculele noi din categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> și N<sub>2</sub> cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg, trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 715/2007, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6), având în vedere datele de intrare în vigoare prevăzute în apendicele 6, anexa I din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau în apendicele 6, anexa I din Regulamentul (UE) nr. 2017/1151. Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6).

7.11 Începând cu 31 decembrie 2013, autovehiculele noi din categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> și N<sub>2</sub> cu o masă de referință mai mare de 2.610 kg, precum și autovehiculele noi din categoriile M<sub>3</sub> și N<sub>3</sub> trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile

7.11. Autovehiculele noi din categoriile M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> și N<sub>2</sub> cu o masă de referință mai mare de 2.610 kg, precum și autovehiculele noi din categoriile M<sub>3</sub> și N<sub>3</sub> trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 595/2009, cu aplicarea valorilor-limită precizate în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (EURO VI), având în vedere datele de intrare în vigoare precizate în apendicele 9, anexa I din Regulamentul (UE) nr. 582/2011.

provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE, cu aplicarea valorilor-limită precizate în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (EURO VI).

7.14. În cazul autovehiculelor utilizate provenite dintr-un SM, dacă norma de poluare EURO nu se poate stabili pe baza documentelor tehnice privind datele de omologare, se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr.692/2008, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.

Prin excepție de la prevederile pct. 7.1 autovehiculele utilizate provenite dintr-un SM pentru care nu se poate stabili (pe bază de documente tehnice privind datele de omologare sau teste) norma de poluare EURO vor fi omologate, dar vor fi încadrate ca autovehicule non-EURO.

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

În cazul în care norma de poluare EURO nu se poate stabili pe baza documentelor tehnice privind datele de omologare, se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la

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

Prin excepție de la prevederile pct. 7.1 autovehiculele utilizate provenite dintr-un SM pentru care nu se poate stabili (pe bază de documente tehnice privind datele de omologare sau teste) norma de poluare EURO vor fi omologate, dar vor fi încadrate ca autovehicule non-EURO.

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

În cazul în care norma de poluare EURO nu se poate stabili pe baza documentelor tehnice privind datele de omologare, se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr.692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE ori efectuarea testului de

<p>Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.</p> <p>7.16. Instalarea pe autovehicul a unui sistem sau a unei componente de reducere a emisiilor poluante este menționată în CIV numai dacă această modificare determină încadrarea într-o altă normă de poluare EURO în raport cu cea stabilită la omologarea inițială, în sensul trecerii la o normă de poluare EURO care exprimă reducerea emisiilor poluante, și cu respectarea următoarelor condiții:</p> <p>a) se pune la dispoziția RAR o copie de pe certificatul de omologare/conformitate eliberat de către o autoritate competentă dintr-un SM care atestă încadrarea în noua normă de poluare EURO;</p> <p>b) se pune la dispoziția RAR un extras din raportul de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE sau din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, care să conțină informații cu privire la valorile emisiilor poluante obținute în funcție de tipul testului efectuat pentru un autovehicul sau un motor reprezentative pentru familiile din care acestea fac parte;</p> <p>c) se pune la dispoziția RAR documentul de instalare pe autovehicul emis de atelierul care a făcut modificarea;</p> <p>d) sistemul sau componenta respectivă este instalată pe autovehicul în conformitate cu certificatul de omologare/conformitate prevăzut la lit. a);</p> <p>e) sunt respectate cerințele privind emisiile poluante prevăzute la pct. 8 din anexa nr. 2 la RNTR 1.</p> <p>În cazul în care cerințele menționate la lit. a) – d) nu sunt îndeplinite, stabilirea normei de poluare EURO se realizează numai în baza prezentării unui raport de</p>	<p>tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (CE) <del>595/2009</del> 582/2011, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.</p> <p>7.16. Instalarea pe autovehicul a unui sistem sau a unei componente de reducere a emisiilor poluante este menționată în CIV numai dacă această modificare determină încadrarea într-o altă normă de poluare EURO în raport cu cea stabilită la omologarea inițială, în sensul trecerii la o normă de poluare EURO care exprimă reducerea emisiilor poluante, și cu respectarea următoarelor condiții:</p> <p>a) se pune la dispoziția RAR o copie de pe certificatul de omologare/conformitate eliberat de către o autoritate competentă dintr-un SM care atestă încadrarea în noua normă de poluare EURO;</p> <p>b) se pune la dispoziția RAR un extras din raportul de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, care să conțină informații cu privire la valorile emisiilor poluante obținute în funcție de tipul testului efectuat pentru un autovehicul sau un motor reprezentativ pentru familiile din care acestea fac parte.</p> <p>c) se pune la dispoziția RAR documentul de instalare pe autovehicul emis de atelierul care a făcut modificarea;</p> <p>d) sistemul sau componenta respectivă este instalată pe autovehicul în conformitate cu certificatul de omologare/conformitate prevăzut la lit. a);</p> <p>e) sunt respectate cerințele privind emisiile poluante prevăzute la pct. 8 din anexa nr. 2 la RNTR 1.</p> <p>Cerințele b) și c) nu sunt obligatorii în cazul în care în documentul de înmatriculare din statul de proveniență au fost înscrise informații privind modificarea normei de poluare; În cazul în care cerințele menționate la lit. a) – d) nu sunt îndeplinite, stabilirea normei de poluare EURO se realizează numai în baza prezentării unui raport de încercare pentru autovehiculul sau motorul în cauză, întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva</p>
---	---

<p>încercare pentru autovehiculul sau motorul în cauză, întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE sau din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.</p> <p>7.17. Calibrarea sau recalibrarea software-ului unității de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului în vederea reducerii emisiilor poluante este menționată în CIV numai dacă prin această operațiune se obține modificarea normei de poluare EURO în raport cu cea stabilită la omologarea inițială, în sensul trecerii la o normă de poluare EURO care exprimă reducerea emisiilor poluante, și cu respectarea următoarelor condiții:</p> <p>a) se pune la dispoziția RAR o copie de pe certificatul de omologare/conformitate eliberat de către o autoritate competentă dintr-un SM care atestă încadrarea în noua normă de poluare EURO prin referire la actul de reglementare specific noii norme;</p> <p>b) se pune la dispoziția RAR documentul de calibrare/recalibrare a software-ului unității de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului emis de atelierul care a efectuat modificarea sau o confirmare a acestei modificări emisă de către producător sau reprezentantul acestuia în România;</p> <p>c) unitatea de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului asupra căreia s-a efectuat calibrarea/recalibrarea software-ului poate fi identificată sau această modificare poate fi identificată pe autovehicul;</p> <p>d) sunt respectate cerințele privind emisiile poluante prevăzute la pct. 8 din anexa nr. 2 la RNTR 1.</p>	<p>70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.</p> <p>7.17. Calibrarea sau recalibrarea software-ului unității de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului în vederea reducerii emisiilor poluante este menționată în CIV numai dacă prin această operațiune se obține modificarea normei de poluare EURO în raport cu cea stabilită la omologarea inițială, în sensul trecerii la o normă de poluare EURO care exprimă reducerea emisiilor poluante, și cu respectarea următoarelor condiții:</p> <p>a) se pune la dispoziția RAR o copie de pe certificatul de omologare/conformitate eliberat de către o autoritate competentă dintr-un SM care atestă încadrarea în noua normă de poluare EURO prin referire la actul de reglementare specific noii norme;</p> <p>b) se pune la dispoziția RAR documentul de calibrare/recalibrare a software-ului unității de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului emis de atelierul care a efectuat modificarea sau o confirmare a acestei modificări emisă de către producător sau reprezentantul acestuia în România;</p> <p>c) unitatea de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului asupra căreia s-a efectuat calibrarea/recalibrarea software-ului poate fi identificată sau această modificare poate fi identificată pe autovehicul;</p> <p>d) sunt respectate cerințele privind emisiile poluante prevăzute la pct. 8 din anexa nr. 2 la RNTR 1.</p> <p>În cazul în care cerințele menționate la lit. a) - c) nu sunt îndeplinite, stabilirea normei de poluare EURO se realizează numai în baza prezentării unui raport de încercare pentru autovehiculul sau motorul în cauză, întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la</p>
--	---

În cazul în care cerințele menționate la lit. a) - c) nu sunt îndeplinite, stabilirea normei de poluare EURO se realizează numai în baza prezentării unui raport de încercare pentru autovehiculul sau motorul în cauză, întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE sau din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE sau din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, cu respectarea valorilor limită-aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.	Regulamentul (UE) nr. 582/2011, cu respectarea valorilor limită-aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.
<b>cap. IV, pct. 7, subpct. 7.18<sup>1</sup></b>	
-	7.18 <sup>1</sup> . Ca alternativă la efectuarea testelor precizate la pct. 7.5, 7.11, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17 și 7.18 se pot efectua încercări cu sisteme portabile de măsură a emisiilor poluante chimice, conform metodologiilor precizate în reglementările CE/UE aplicabile.
<b>cap. V, pct. 7, subpct. 7.3, 7.4, 7.6, 7.8 și 7.10</b>	
7.3 Începând cu data de 1 ianuarie 2011, autovehiculele noi din categoriile M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> și N <sub>1</sub> clasa I, cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg, trebuie să corespundă prevederilor 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, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 1 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 5), cu modificările ulterioare. Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la 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 aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 1 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 5). 7.4 Începând cu 1 ianuarie 2012, autovehiculele noi din categoria N <sub>1</sub> clasele II și	ABROGAT

<p>III, din categoria N<sub>2</sub> și autovehiculele noi concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice, cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg, trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 715/2007, cu modificările și completările ulterioare, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 1 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 5). Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 1 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 5). Pentru încercarea privind emisiile la țeava de evacuare, valorile-limită care se aplică autovehiculelor concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice sunt aceleași cu valorile-limită pentru autovehiculele din categoria N<sub>1</sub> clasa III.</p> <p>7.6 Începând cu 1 septembrie 2016, autovehiculele noi din categoria N<sub>1</sub> clasele II și III și din categoria N<sub>2</sub>, cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg, trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 715/2007, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6). Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6).</p> <p>7.8 Prin autovehicule concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice se înțelege autovehiculele echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare din categoria M<sub>1</sub>, care pot fi unul dintre următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) autovehicule speciale, cu o masă de referință mai mare de 2.000 kg;</li><li>b) autovehicule cu o masă de referință mai mare de 2.000 kg și concepute pentru transportul a 7 sau mai multe persoane, inclusiv conducătorul auto, cu excepția, de la 1 septembrie 2012, a autovehiculelor din categoria M<sub>1</sub>G;</li><li>c) autovehicule cu o masă de referință mai mare de 1.760 kg, construite în mod special pentru scopuri comerciale și care permit utilizarea de scaune rulante pentru persoane cu handicap fizic în interiorul autovehiculului.</li></ul> <p>7.10 Autovehiculele noi din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> și N echipate cu mac sau cu mas</p>	<p>ABROGAT</p> <p>ABROGAT</p> <p>ABROGAT</p>
--	--



<p>care funcționează cu GPL sau GNC trebuie să corespundă prevederilor Directivei 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute la linia B<sub>2</sub> a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I la Directiva 2005/55/CE (EURO V). Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 2005/55/CE, cu respectarea valorilor-limită prevăzute la linia B<sub>2</sub> a tabelelor de la pct. 6.2.1 al anexei I la Directiva 2005/55/CE (EURO V).</p>	<p>ABROGAT</p>
<b>cap. IV, pct. 8, subpct. 8.1<sup>2</sup></b>	
<p>8.1<sup>2</sup>. Cerințele de la pct. 8.1<sup>1</sup>. se aplică și cabinelor vehiculelor din categoria N, cu excepția părților suprafeței exterioare a autovehiculului care se găsesc la peste 2 m înălțime sub un plan orizontal trecând prin centrul roților față sau sub un plan orizontal situat la 50 cm deasupra solului, cel mai jos fiind luat în considerare.</p>	<p>8.1<sup>2</sup>. Cerințele de la pct. 8.1 și 8.1<sup>1</sup> se aplică și cabinelor autovehiculelor din categoria N, în partea din față a peretelui posterior al cabinei, cu excepția părților suprafeței exterioare a autovehiculului care se găsesc la peste 2 m înălțime și cu excepția părților suprafeței exterioare a autovehiculului care se găsesc sub un plan orizontal trecând prin centrul roților față sau sub un plan orizontal situat la 50 cm deasupra solului, cel mai jos fiind luat în considerare.</p>
<b>cap. IV, pct. 8, subpct. 8.1<sup>3</sup></b>	
-	8.1 <sup>3</sup> . Cerințele de la pct. 8.1 și 8.1 <sup>1</sup> nu se aplică vehiculelor din categoria O.
<b>cap. IV, pct. 9, subpct. 9.3 și 9.4</b>	
<p>9.3. Scaunele autovehiculelor din categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază din categoriile M sau N, trebuie să fie omologate și să poarte marcajul de omologare conform Regulamentului CEE-ONU nr. 80, Regulamentului CEE-ONU nr. 17 sau Directiva 74/408 CEE, cu modificările ulterioare.</p> <p>9.4. Începând cu 1 ianuarie 2014, soluțiile tehnice utilizate pentru ancorajul centurilor de siguranță ale scaunelor autovehiculelor din categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază sau incomplete din categoriile M sau N, trebuie să respecte prescripțiile de rezistență specificate în Regulamentul CEE-ONU nr. 14 sau Directiva 76/115/CEE, cu modificările</p>	<p>9.3. Scaunele autovehiculelor din categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază din categoriile M sau N, trebuie să fie omologate conform Regulamentului CEE-ONU nr. 80, Regulamentului CEE-ONU nr. 17 sau Directivei 74/408 CEE, și trebuie să respecte condițiile de marcare.</p> <p>9.4. Soluțiile tehnice utilizate pentru ancorajul centurilor de siguranță ale scaunelor autovehiculelor din categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază sau incomplete din categoriile M sau N, trebuie să respecte prescripțiile de rezistență specificate în Regulamentul CEE-ONU nr. 14 sau în Directiva 76/115/CEE. Prescripțiile de rezistență se consideră respectate dacă sunt disponibile certificate de omologare sau rapoarte de încercări care confirmă soluția de ancorare a centurilor</p>

ulterioare. Prescripțiile de rezistență se consideră respectate dacă sunt disponibile certificate de omologare sau rapoarte de încercări care confirmă soluția de ancorare a centurilor utilizată pe tipul respectiv de vehicul. Rapoartele de încercări ce conțin metode de încercare virtuală sunt de asemenea acceptate.	utilizată pe tipul respectiv de vehicul. Rapoartele de încercări ce conțin metode de încercare virtuală sunt de asemenea acceptate. Pentru autovehiculele din categoria N <sub>1</sub> este acceptată și îndeplinirea condițiilor de rezistență valabile pentru autovehiculele din categoria M <sub>2</sub> cu excepția locurilor din față.
<b>cap. V, pct. 17</b>	
17. Pentru vehiculele noi din categoriile M <sub>2</sub> și M <sub>3</sub> , precum și pentru cele care au devenit M <sub>2</sub> sau M <sub>3</sub> prin transformare din alte categorii, este obligatorie echiparea cu un sistem de încălzire independent, care trebuie să fie omologat și să poarte marcă de omologare în conformitate cu Directiva 2001/56/CE.	17. Pentru autovehiculele noi din categoriile M <sub>2</sub> și M <sub>3</sub> este obligatorie echiparea cu un sistem de încălzire independent, care trebuie să fie omologat și să poarte marcă de omologare în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 122. Pentru autovehiculele care au devenit M <sub>2</sub> sau M <sub>3</sub> prin transformare din alte categorii, este obligatorie echiparea cu un sistem de încălzire independent, care trebuie să fie omologat și să poarte marcă de omologare în conformitate cu Directiva 2001/56/CE sau cu Regulamentul CEE-ONU nr. 122.
<b>cap. V, pct. 7, subpct. 7.1</b>	
7.1. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România, tractoarele noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante (gaze poluante și particule) prevăzute în directiva 2000/25/CEE.	7.1. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România, tractoarele noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și în Regulamentul delegat (UE) nr. 2015/96.
<b>cap. VI, pct. 7, subpct. 7.1</b>	
7.1. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România, motocicleturile noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Directiva 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1997 privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți.	7.1. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România, motocicleturile noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și în Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014.
<b>cap. VII, pct. 6, subpct. 6.1.1</b>	
6.1.1. Comanda direcției trebuie să fie ușor de mânuit și ușor de apucat; ea trebuie să fie concepută astfel încât să permită o bracare progresivă. Sensul de mișcare a comenzii trebuie să corespundă cu sensul în care se intenționează modificarea direcției.	6.1.1. Comanda direcției trebuie să fie ușor de utilizat. Sensul de mișcare a comenzii trebuie să corespundă cu sensul în care se intenționează modificarea direcției.
<b>cap. VII, pct. 11</b>	
<b>11. Emisiile poluante</b> Mașinile autopropulsate pentru lucrări noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante (gaze poluante și particule) prevăzute în directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă, care	<b>11. Emisiile poluante</b> Mașinile autopropulsate pentru lucrări, noi, trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Directiva 97/68/CE sau în Regulamentul (UE) nr. 2016/1628, începând cu termenul de punere în aplicare prevăzute în anexa III la Regulament.

urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră, cu modificările în vigoare.	
<b>Anexa nr. 1</b>	
<b>CERERE ACTIVITATE RAR</b>	<b>CERERE ACTIVITATE RAR</b>
<b>Anexa nr. 6</b>	
-	Începând cu 01.07.2016 (data primei înmatriculări sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută) Tabel