

Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133 din 8 decembrie 2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.160 din 21 decembrie 2005)

Modificat prin:

Ordinul ministrului transporturilor și ministrului internelor și reformei administrative nr. 510/230 din 21/22 iunie 2007 pentru aprobarea Reglementărilor privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor rutiere - RNTR 11 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 483 din 19 iulie 2007)

Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.002/2008 privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică — RNTR 1 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 608/15 august 2008)

Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 42/2012 pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 118 și 118 bis/16 februarie 2012)

Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.107/2012 privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 503/23 iulie 2012)

Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.033/2014 privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 495/3 iulie 2014)

Ordinul ministrului transporturilor nr. 682/2015 privind modificarea și completarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 422/15 iunie 2015)

Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.319/2016 pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 857/27 octombrie 2016)

Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.678/2017 privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.996 și 996bis/15 decembrie 2017)

Ordinul ministrului transporturilor nr. 402/2018 privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 319/11 aprilie 2018)

Ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor nr. 77/2020 privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România – RNTR 1 (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 41/21 ianuarie 2020)

Ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor nr. 960/2020 pentru modificarea unor acte normative cu privire la prevederile referitoare la profesiile reglementate pentru care Regia Autonomă „Registrul Auto Român” este autoritate competentă (publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 424/21 mai 2020)

Responsabilitate

Consolidarea textelor a fost realizată de către Departamentul Reglementări, Instruire și Cooperare Internațională din cadrul Registrului Auto Român.

Această consolidare a constat în integrarea într-un text unic, fără valoare oficială, a unui act normativ de bază și a actelor ulterioare de aprobare, modificare sau completare. Actele normative astfel consolidate au doar o valoare de informare și documentare și nu implică responsabilitatea juridică privind conținutul lor. Numai textele publicate în Monitorul Oficial al României au valoare juridică.

Copyright © Registrul Auto Român 2020

Reproducerea integrală sau parțială a textului acestei lucrări în scopuri comerciale este permisă numai cu acordul prealabil scris al Registrului Auto Român.

ORDIN
pentru aprobarea Reglementărilor privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor
înmatriculate sau înregistrate în România – RNTR 1

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

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul ordin:

Art. 1. - Se aprobă Reglementările privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România – RNTR 1, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. - ABROGAT

Art. 2¹. - ABROGAT

Art. 3. - Prin inspecția tehnică periodică se certifică conformitatea vehiculului în ceea ce privește siguranța circulației rutiere, protecția mediului și încadrarea în categoria de folosință conform destinației. Inspecția tehnică periodică se efectuează în conformitate cu reglementările prevăzute la art. 1.

Art. 4. - (1) ABROGAT

(2) ABROGAT

(3) ABROGAT

(4) ABROGAT

(4¹) În activitatea de inspecție tehnică periodică, prelucrările de date cu caracter personal se fac cu respectarea dispozițiilor Legii nr. 190/2018 privind măsuri de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), cu modificările ulterioare, și ale Regulamentului (UE) 2016/679.

(5) ABROGAT

(6) ABROGAT

(6¹) RAR adoptă până la 31.12.2022 proceduri privind organizarea, sarcinile și cerințele aplicabile personalului cu activități în cadrul organismului de supraveghere, inclusiv cerințele de independență.

Cerințele aplicabile personalului cu activități în cadrul organismului de supraveghere trebuie să acopere următoarele domenii:

- competență tehnică;
- imparțialitate;
- standarde de calificare și formare.

R.A.R. pune la dispoziția publicului procedurile respective, prin publicare pe site-ul propriu.

(7) ABROGAT

(8) ABROGAT

(9) ABROGAT

Art. 5. - (1) Autorizarea și monitorizarea stațiilor de inspecție tehnică periodică se realizează de R.A.R., în conformitate cu reglementările prevăzute la art. 1.

(2) Autorizarea stațiilor de inspecție tehnică periodică se realizează de R.A.R. cu personal certificat pentru evaluarea conformității.

(3) Atestarea personalului care efectuează inspecțiile tehnice periodice și controlul tehnic în trafic al vehiculelor se realizează de RAR, în conformitate cu reglementările prevăzute la art. 1.

Art. 6. - ABROGAT

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

Art. 8. - R.A.R. va aduce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

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

Art. 10. - Prezentul ordin transpune Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora, modificată ultima dată prin Directiva 2010/48/UE a Comisiei din 5 iulie 2010 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora, cu excepția art. 3 alin. (2).

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

OMTCT nr. 2.133/2005

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

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

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

OMT/OMAI nr. 510/230/2007

Art. 3. - Regia Autonomă "Registrul Auto Român" din cadrul Ministerului Transporturilor, respectiv Direcția Poliției Rutiere și Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Internelor și Reformei Administrative vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 4. - Prezentul ordin transpune:

- Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea, în cadrul Comunității, a limitatoarelor de viteză la anumite categorii de autovehicule, modificată prin Directiva 2002/85/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 noiembrie 2002, care modifică Directiva 92/6/CEE a Consiliului privind instalarea și utilizarea, în cadrul Comunității, a limitatoarelor de viteză la anumite categorii de autovehicule;

- art. 3 alin. (2) din Directiva 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la inspecția tehnică a autovehiculelor și remorcilor acestora, modificată ultima dată prin Directiva 2003/27/CE a Comisiei din 3 aprilie 2003 pentru adaptarea la progresul tehnic a Directivei 96/96/CE a Consiliului în ceea ce privește încercarea emisiilor de evacuare ale autovehiculelor; și

- Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor comerciale care circulă în cadrul Comunității Europene, modificată prin Directiva 2003/26/CE a Comisiei din 3 aprilie 2003 pentru adaptarea la progresul tehnic a Directivei 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește limitatoarele de viteză și emisiile poluante ale vehiculelor comerciale.

Art. 5. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare după 30 de zile de la data publicării.

OMT nr. 1.002/2008

Art. II. - Regia Autonomă "Registrul Auto Român" va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. III. - Prezentul ordin transpune Directiva 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate.

Art. IV. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la data de 1 aprilie 2009.

OMTI nr. 42/2012

Art. II. - Prevederile art. I pct. 10 și 21 se aplică numai solicitărilor de atestare ca inspector tehnic, transmise începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin.

Art. III. - Prevederile art. I pct. 16 se aplică numai pentru solicitările privind prima autorizare sau prima reautorizare, transmise începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin.

Art. IV. - Regia Autonomă "Registrul Auto Român" va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. V. - Prezentul ordin transpune Directiva 2010/48/UE a Comisiei din 5 iulie 2010 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora.

Art. VI. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

OMTI nr.1.107/2012

Art. II. - Regia Autonomă "Registrul Auto Român" va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. III. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

OMT nr. 1.033/2014

Art. III. - Regia Autonomă "Registrul Auto Român" va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. IV. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la 30 de zile de la publicare.

OMT 682/2015

Art. II. - Regia Autonomă "Registrul Auto Român" va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. III. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la data publicării.

OMT nr. 1.319/2016

Art. II. – Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare de la 1 noiembrie 2016.

OMT nr. 1.678/2017

Art. II. – Anexele nr. 1 – 7 fac parte integrantă din prezentul ordin.

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

Art. IV. – Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și se aplică de la data de 20 mai 2018, cu excepția prevederilor art. 11, 24 – 26 și ale anexei 7¹ la Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum au fost modificate prin prezentul ordin, care se aplică la 7 zile de la data publicării.

Art. V. – Până la data de 20 mai 2018 sunt exceptate de la îndeplinirea cerințelor prevăzute la pct. 1 din anexa nr. 7¹ la Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum au fost modificate prin prezentul ordin, personalul RAR, precum și persoanele care au depus la RAR până la data de aplicare a anexei 7¹ prevăzută la art. IV un dosar în vederea atestării ca inspector tehnic, dosar care atestă îndeplinirea tuturor condițiilor prevăzute în Ordinul ministrului

transporturilor nr. 682/2015 privind modificarea și completarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005.

Art. VI. – Începând cu data de 20 mai 2018 se suspendă de drept autorizațiile tehnice emise de Regia Autonomă „Registrul Auto Român” în cazul stațiilor de inspecție tehnică periodică ce nu îndeplinesc prevederile art. 3 alin. (4²) al și ale art. 10 alin. (9¹) al din Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum acestea au fost modificate prin prezentul ordin, până la data constatării de către Regia Autonomă „Registrul Auto Român” a îndeplinirii prevederilor respective.

Art. VII. – Începând cu data de 20 mai 2023 se suspendă de drept autorizațiile tehnice emise de Regia Autonomă „Registrul Auto Român” în cazul stațiilor de inspecție tehnică periodică ce nu îndeplinesc prevederile art. 29 alin. (1) lit. i) a al din Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR 1, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum acestea au fost modificate prin prezentul ordin, până la data constatării de către Regia Autonomă „Registrul Auto Român” a îndeplinirii prevederilor respective.

Art. VIII - Prezentul ordin transpune art. 22, anexele I – IV și pct. 2 din anexa V la Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE.

OMT nr. 402/2018

Art. II. – Anexa face parte integrantă din prezentul ordin.

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

Art. IV. – Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și se aplică de la data de 20 mai 2018, cu excepția anexei nr. 7¹ la reglementări, astfel cum a fost modificată prin prezentul ordin, care se aplică de la data publicării.

OMTIC nr. 77/2020

Art. II. - Rapoartele de inspecție tehnică periodică prevăzute în anexele nr. 4 și 5 la Reglementările privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România – RNTR 1, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum au fost modificate prin prezentul ordin, se utilizează după epuizarea stocului de rapoarte de inspecție tehnică periodică existent la data intrării în vigoare a prezentului ordin.

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

Art. IV. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

OMTIC nr. 960/2020

Art. IV. - Regia Autonomă „Registrul Auto Român” va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. V. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

REGLEMENTĂRI
privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România –
RNTR 1

CAPITOLUL I - Dispoziții generale

Art. 1. - (1) Prezentele reglementări stabilesc cerințele specifice privind organizarea și funcționarea sistemului de inspecție tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România, precum și metodologia de efectuare a inspecției tehnice periodice, denumită în continuare *ITP*, pentru aprecierea, cu ajutorul tehnicilor și echipamentelor disponibile, fără demontarea sau îndepărtarea unor părți ale vehiculului, a stării tehnice a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România și a existenței dotărilor obligatorii, din punct de vedere al siguranței rutiere, protecției mediului și folosinței conform destinației.

(2) *ITP* cuprinde, cumulativ, după caz, următoarele:

a) inspecția tehnică privind siguranța rutieră;

b) inspecția tehnică privind protecția mediului;

c) inspecția tehnică privind încadrarea în categoria de folosință conform destinației, avându-se în vedere caracteristicile de siguranță și de mediu obligatorii în vigoare la momentul omologării sau, dacă este cazul, la momentul modificării constructive ori echipării ulterioare.

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

Art. 3. - (1) ABROGAT

(2) ABROGAT

(3) ABROGAT

(4) ABROGAT

(4¹) Prelucrările de date cu caracter personal, efectuate de RAR și de persoanele autorizate potrivit scopului prevăzut la art.1, se fac cu respectarea dispozițiilor Legii nr. 190/2018 privind măsuri de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), cu modificările ulterioare, și ale Regulamentului (UE) 2016/679.

(4²) ABROGAT

(5) ABROGAT

(6) ABROGAT

(7) Monitorizarea persoanelor autorizate să execute *ITP* cuprinde:

a) supravegherea tehnică a stațiilor de inspecție tehnică periodică, denumite în continuare *SITP*, inclusiv prin mijloace informatice, prin analiza rezultatelor *ITP* folosind metode statistice;

b) controlul executării *ITP*, inclusiv prin reverificări efectuate de RAR în *SITP* la vehiculele inspectate în cadrul acestor *SITP*;

c) controlul executării *ITP* prin reverificare în reprezentanțele RAR a vehiculelor inspectate în *SITP* autorizate;

d) controlul tehnic în trafic;

e) verificări incognito, opțional cu utilizarea unui vehicul cu deficiențe cunoscute;

f) controlul executării *ITP* în urma contestațiilor;

g) controlul executării *ITP* în urma reclamațiilor.

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

a) Persoanele autorizate trebuie să asigure posibilitatea conectării informatice la sistemul național de supraveghere informatică a *ITP*, gestionat de RAR, și prin personalul implicat în activitatea de *ITP* trebuie să respecte cerințele de utilizare a programelor informatice furnizate de RAR;

b) Vehiculul va fi reținut în SITP maximum 45 de minute după finalizarea verificărilor din planul de operațiuni, la solicitarea RAR, efectuată prin mijloace informatice sau prin intermediul personalului său abilitat, în vederea reverificării ulterioare de către inspectorii RAR în cadrul SITP respective, atât a vehiculului inspectat, cât și a modului în care inspectorul tehnic a respectat cerințele și procedura de efectuare a ITP, inclusiv prin asistarea acestuia la efectuarea ITP conform planului de operațiuni aplicabil;

c) Inspectorul tehnic din cadrul SITP, denumit în continuare *inspector tehnic*, are obligația de a înștiința persoanele ce prezintă vehiculele la ITP asupra posibilității selectării vehiculului pentru reverificare de inspectorii RAR, cu toate consecințele ce decurg din aceasta, inclusiv timp suplimentari de așteptare, va pune la dispoziția inspectorului RAR vehiculul și documentele referitoare la acesta care trebuie prezentate obligatoriu la ITP. SITP și inspectorul tehnic vor asigura toate condițiile pentru efectuarea reverificării de inspectorul RAR (de exemplu: aparatură, calculator, cameră digitală, înregistrări video etc.). În toate cazurile, reverificările efectuate de inspectorii RAR vor acoperi integral cerințele și procedura de efectuare a ITP, precum și planul de operațiuni corespunzător categoriei vehiculului.

(8¹) În cazul reverificării prevăzute la alin. (7) lit. b), inspectorul RAR desemnat în acest scop poate modifica rezultatul ITP:

- în cazul în care constată că inspectorul tehnic a menționat în mod eronat în raportul de ITP DMA și/sau DP;

- în cazul în care constată că inspectorul tehnic nu a menționat în raportul de ITP DMA și/sau DP existente.

(9) În urma reverificării prevăzute la alin. (7) lit. c) personalul abilitat al RAR poate anula ITP în condițiile prevăzute de prezentele reglementări.

Art. 4. - În funcție de categorie, destinație și masa totală maximă autorizată, denumită în continuare *MTMA*, vehiculele ce vor fi supuse ITP sunt grupate în trei clase de ITP, astfel:

- a) clasa I: mopede, motociclete, mototricicluri, cvadricicluri și remorcile acestora;
- b) clasa a II-a: vehicule cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv, cu excepția celor din clasa I;
- c) clasa a III-a: vehicule cu MTMA mai mare de 3.500 kg.

Art. 5. - (1) ABROGAT

(2) ABROGAT

(3) Periodicitatea efectuării ITP, în funcție de categoriile vehiculelor supuse ITP, este următoarea:

- a) la 6 luni:

- i) autovehicule destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune;

- ii) autovehicule utilizate pentru transportul de persoane în regim de taxi sau în regim de închiriere;

- iii) autovehicule utilizate pentru învățarea conducerii auto care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune;

- iv) autoturismele cu care se efectuează transport alternativ, astfel cum acesta este definit în Ordonanța de urgență a guvernului nr. 49/2019 privind activitățile de transport alternativ cu autoturism și conducător auto, aprobată cu modificări prin Legea nr. 204/2019.

- b) la 1 an:

- i) autovehicule destinate transportului de mărfuri cu MTMA mai mare de 3.500 kg;

- ii) remorci și semiremorci cu MTMA mai mare de 3.500 kg;

- iii) tractoare cu MTMA mai mare de 3.500 kg;

- iv) autovehicule speciale ambulante;

- v) autovehicule destinate transportului de mărfuri cu MTMA care nu depășește 3.500 kg;

- vi) autovehicule utilizate pentru învățarea conducerii auto, cu excepția autovehiculelor prevăzute la lit. a) pct. iii).

- c) la 2 ani:

- i) mopede, motociclete, mototricicluri și cvadricicluri;

- ii) autovehicule destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri pe scaune, respectiv la 1 an în cazul autovehiculelor care au o vechime de cel puțin 12 ani, cu excepția vehiculelor de interes istoric;

iii) mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări, cu excepția mașinilor și utilajelor autopropulsate pentru lucrări cu o viteză maximă constructivă care nu depășește 25 km/h;

iv) remorci și semiremorci cu MTMA care nu depășește 3.500 kg, cu următoarele excepții:

- remorci și semiremorci agreate pentru transportul mărfurilor periculoase, pentru care periodicitatea este de un an;

- remorci și semiremorci apicole, precum și rulote, pentru care periodicitatea este de 3 ani.

v) tractoare cu MTMA care nu depășește 3.500 kg.

d) ABROGAT.

(3¹) Autovehiculele destinate transportului de persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri pe scaune se supun primei inspecții tehnice periodice la 3 ani, dacă la data primei înmatriculări în România au fost noi.

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

(4¹) Autorulotele care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri pe scaune se supun primei ITP la 4 ani, dacă la data primei înmatriculări în România au fost noi.

(4²) Autovehiculele destinate transportului de mărfuri, cu MTMA care nu depășește 3.500 kg, se supun primei ITP la 2 ani, dacă la data primei înmatriculări în România au fost noi, cu excepția autovehiculelor agreate pentru transportul mărfurilor periculoase pentru care termenul este de un an.

(5) Termenul pentru efectuarea primei ITP se socotește de la data primei înmatriculări, iar pentru următoarea ITP, de la data celei precedente.

(6) Vechimea autovehiculelor prezentate la ITP se stabilește prin diferența dintre anul finalizării ITP și anul fabricației înscris în rubrica aferentă din cartea de identitate a vehiculului.

Art. 6. - ABROGAT

Art. 7. - (1) ITP la vehiculele agreate pentru transportul mărfurilor periculoase, la vehiculele destinate exclusiv transportului de butelii de gaze, la remorcile-cisternă lente destinate transportului de mărfuri periculoase, la vehiculele istorice, la autovehiculele destinate competițiilor sportive, la vehiculele cu caracteristici speciale, la vehiculele înregistrate prevăzute la art. 5 alin. (3) lit. c) pct. iii) care nu dețin atestat tehnic, la vehiculele radiate din evidență care au fost înmatriculate ori înregistrate anterior în România, în vederea înmatriculării sau a înregistrării acestora, la vehiculele înmatriculate în alte state, precum și inspecția tehnică în vederea redobândirii certificatului de înmatriculare ori a certificatului de înregistrare se efectuează numai de personalul RAR.

(2) ITP la tractoarele agricole sau forestiere și la mașinile și utilajele autopropulsate pentru lucrări poate fi efectuată și cu laboratoare mobile din dotarea RAR.

(3) ITP la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu carburanți alternativi se efectuează în stațiile reprezentanțelor RAR sau în SITP autorizate în acest scop de RAR.”

Art. 8. - (1) La ITP, vehiculele supuse agreării pentru transportul de mărfuri periculoase, vehiculele destinate exclusiv pentru transportul de butelii de gaze și remorcile-cisternă lente destinate transportului de mărfuri periculoase, trebuie să corespundă cerințelor aplicabile din prezentele reglementări, precum și cerințelor suplimentare aplicabile pentru ITP prevăzute prin reglementările specifice în vigoare.

(2) ABROGAT

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

(4) ITP la vehiculele istorice se efectuează prin raportare la caracteristicile tehnice ale acestora de la data fabricației.

(5) ITP la vehiculele înmatriculate în alte state se efectuează în conformitate cu prevederile prezentelor reglementări, cu excepția cazurilor în care se specifică altfel.

CAPITOLUL II - Organizarea SITP

Art. 9. - (1) SITP este o (sub)unitate care aparține unui operator economic sau unei instituții publice, având prevăzută în obiectul de activitate cuprins în actul constitutiv sau actul de înființare desfășurarea de activități de testări și analize tehnice. SITP poate funcționa numai dacă deține autorizație

tehnică în termen de valabilitate eliberată de RAR, conform prezentelor reglementări. Spațiul destinat activității de ITP trebuie să fie separat de spațiul destinat altor activități ale operatorului economic sau instituției publice și toată aparatura destinată acestei activități trebuie să fie amplasată într-o singură încălț, astfel încât activitatea de ITP să nu fie influențată de alte activități desfășurate de operatorul economic sau instituția publică respectivă.

(2) În cadrul SITP nu se admite efectuarea de operațiuni de întreținere și reparații în timpul programului pentru efectuarea ITP.

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

Art. 10. - (1) SITP trebuie amenajată și dotată cu următoarele:

1. SITP pentru clasa I

a) dispozitiv de ridicare/suspendare a vehiculului; se admite și un dispozitiv ce asigură suspendarea vehiculului roată cu roată;

b) lampă portabilă de 12 V sau 24 V;

c) aparat de control al farurilor prevăzut cu nivelă;

d) dispozitiv de măsurare a adâncimii profilului anvelopelor vehiculelor, cu o precizie de $\pm 0,1$ mm;

2. SITP pentru clasa a II-a și/sau a III-a

a) canal de vizitare dotat cu o instalație de iluminare de 12 V sau 24 V. Canalul de vizitare al SITP pentru clasa a III-a trebuie echipat cu un dispozitiv de ridicare a vehiculului pe una dintre punți, cu iluminare corespunzătoare și, dacă este cazul, cu sistem de ventilație;

Pentru SITP aflate la prima autorizare începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin, dimensiunile canalului de vizitare trebuie să fie: adâncime de minimum 1,5 m, lățime de minimum 0,8 m și lungime de minimum 6 m pentru clasa a II-a, respectiv 12 m pentru clasa a III-a.

b) cric mobil pentru suspendarea vehiculului roată cu roată, cu capacitatea de încărcare de minimum 2.000 kg pentru clasa a II-a;

c) pentru clasa a II-a, în locul canalului de vizitare se admite un elevator cu capacitatea de încărcare de minimum 2.500 kg, caz în care este necesară și dotarea cu dispozitiv de ridicare/suspendare cu picior cu capacitatea de încărcare de minimum 1.000 kg. Amenajarea SITP trebuie să permită în dreptul elevatorului suspendarea vehiculului la o înălțime de minimum 1,5 m.

d) platforme culisante pentru verificarea jocurilor care să permită minimum patru mișcări liniare sau minimum două mișcări liniare și două mișcări circulare - opțional pentru clasa a II-a, obligatorii pentru clasa a III-a; platformele (cel puțin două plăci acționate electric), trebuie să permită mișcări și în sensuri opuse, atât pentru deplasările pe direcția longitudinală, cât și pentru deplasările pe direcția transversală față de canalul de vizitare. Deplasarea platformelor trebuie să fie comandată de către inspectorul tehnic de la postul de inspecție (în canalul de vizitare).

Platformele culisante aflate în dotarea SITP de clasa a III-a trebuie să îndeplinească următoarele cerințe tehnice:

i) mișcare longitudinală și transversală de cel puțin 95 mm;

ii) viteza mișcării longitudinale și transversale între 5 cm/s și 15 cm/s;

Pentru SITP de clasa a III-a ce efectuează ITP la autobuze articulate, sunt necesare platouri cu minimum opt mișcări.

e) instalație pentru evacuarea forțată a gazelor arse;

f) lampă portabilă de 12 V sau 24 V.

(2) SITP trebuie dotată cu următoarea aparatură:

1. Stand de frânare cu role corespunzător clasei de ITP

a) pentru clasa I - pentru mopede cu 2 roți și motociclete fără ataș

a1) standul de frânare cu role trebuie să fie dotat cu dispozitiv de sesizare a alunecării relative la o valoare de 24% a acesteia. Diametrul rolelor trebuie să fie de minimum 160 mm, iar coeficientul de frecare dintre rolă și anvelopă trebuie să fie de minimum 0,6 în stare umedă.

a2) standul de frânare cu role trebuie să aibă viteza periferică a rolelor de minimum 5 km/h.

a3) standul de frânare cu role trebuie să fie prevăzut cu afișaj analogic (grafică analogică pe monitor) sau cu indicatoare analogice.

a4) standul de frânare cu role trebuie să permită măsurarea rezistenței la rulare, a forței de frânare și să permită aprecierea ovalității. Forța maximă de frânare trebuie să fie măsurată la o alunecare relativă de 24%.

a5) cerințele pentru mărimile măsurate sunt următoarele:

i) pentru rezistența la rulare și forța de frânare – clasa de exactitate 3;

ii) pentru masă - clasa de exactitate 2.

a6) programul standului de frânare cu role trebuie să permită determinarea cel puțin a coeficientului de frânare pentru frâna de serviciu și pentru frâna de staționare.

a7) standul de frânare cu role trebuie să permită transmiterea datelor către un calculator și o imprimantă sau numai către o imprimantă.

a8) programul standului de frânare cu role trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurării. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

i) marca, tipul și numărul de înmatriculare al vehiculului verificat - aceste date pot fi introduse de la tastatură sau completate manual de inspectorul tehnic pe buletinul de probă;

ii) data, ora și minutul la care a fost efectuată verificarea;

iii) masa efectivă a vehiculului sau masele efective pe roata față și spate, în momentul efectuării probei;

iv) sistemul de frânare verificat (serviciu sau de staționare);

v) roțile verificate(față/spate) și valorile forțelor de frânare măsurate;

vi) valorile coeficienților de frânare (pentru frâna de serviciu și de staționare).

vii) ABROGAT.

a9) nu este obligatorie tipărirea pe buletinul de probă a valorilor limită pentru coeficienții de frânare, precum și a rezultatului verificării. Totuși, în cazul respingerii vehiculului pentru neconformități ale sistemului de frânare, inspectorul tehnic va consemna manual pe buletinul de probă valorile limită ale parametrilor ce au condus la respingerea vehiculului.

a10) se admit numai standurile de frânare cu cântărire dinamică și care au dispozitiv de fixare față/spate pe durata încercării frânelor.

b) pentru clasa a II-a și a III-a

b.1 standul de frânare cu role trebuie să fie dotat cu dispozitiv de sesizare a alunecării relative la o valoare de 24% a acesteia, dispozitiv pentru măsurarea efortului la pedală (recomandabil fără cablu de legătură), iar pentru clasa a III-a și cu dispozitiv pentru măsurarea presiunii în instalația de frânare (0 - 10 atm), în conformitate cu anexa A la Standardul ISO 21069-1 privind cerințele tehnice pentru încercarea sistemelor de frânare ale vehiculelor utilizând un stand cu role. Diametrul roților trebuie să fie de minimum 160 mm, iar coeficientul de frecare dintre rolă și anvelopă trebuie să fie de minimum 0,6 în stare umedă. Standul de frânare cu role trebuie echipat cu instalații pentru încercarea sistemelor de frânare pneumatice, cum ar fi manometre, conectori și furtunuri;

b.2 standul de frânare cu role pentru clasa a II-a trebuie să aibă viteza periferică a roților de minimum 5 km/h, iar standul de frânare cu role universal, de minimum 5 km/h pentru clasa a II-a și de minimum 2,5 km/h pentru clasa a III-a.

b.3 standul de frânare cu role trebuie să fie prevăzut cu afișaj analogic (grafică analogică pe monitor) sau cu indicatoare analogice. Afișajul analogic trebuie amplasat astfel încât să permită vizualizarea sa de către operator, indiferent de poziția ansamblului de vehicule pe stand.

b.4 standul de frânare cu role pentru clasa a III-a trebuie să fie dotat cu dispozitiv de simulare a încărcării vehiculului pentru efectuarea ITP la vehiculele cu sistem de frânare pneumatic. Acesta trebuie să fie capabil să simuleze o încărcare de minimum 3.000 kg pe axă.

b.5 în cazul SITP cu flux discontinuu, standul de frânare cu role trebuie echipat cu capace de protecție a roților.

b.6 standul de frânare cu role trebuie să permită măsurarea rezistenței la rulare, a forței de frânare, a forței de apăsare la pedală și a presiunii în instalația de frânare pneumatică și să permită aprecierea ovalității. Forța maximă de frânare trebuie să fie măsurată la o alunecare relativă de 24%.

b.7 cerințele pentru mărimile măsurate sunt următoarele:

- i) pentru rezistența la rulare și forța de frânare – clasa de exactitate 3;
- ii) pentru forța de apăsare la pedală – clasa de exactitate 2;
- iii) pentru presiunea din instalația de frânare pneumatică – clasa de exactitate 1;
- iv) pentru masă - clasa de exactitate 2.

b.8 programul standului de frânare cu role trebuie să permită determinarea cel puțin a coeficientului de frânare pentru frâna de serviciu și pentru frâna de staționare, precum și a dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași axe pentru frâna de serviciu și pentru frâna de staționare.

b.9 pentru ITP la autovehiculele cu tracțiune integrală permanentă, stația trebuie să fie dotată cu stand de frânare care să permită efectuarea acestui tip de verificare.

b.10 standul de frânare cu role trebuie să permită transmiterea datelor către un calculator și o imprimantă sau numai către o imprimantă.

b.11 programul standului de frânare cu role trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurării. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

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

- ix) valoarea măsurată a presiunii din instalația de frânare pneumatică.

b.12 nu este obligatorie tipărirea pe buletinul de probă a valorilor limită pentru coeficienții de frânare și dezechilibre, precum și a rezultatului verificării. Totuși, în cazul respingerii vehiculului pentru neconformități ale sistemului de frânare, inspectorul tehnic va consemna manual pe buletinul de probă valorile limită ale parametrilor ce au condus la respingerea vehiculului.

b.13 în cazul utilizării standurilor în regimul de măsurare pentru autovehicule cu tracțiune integrală permanentă, nu este obligatorie tipărirea pe buletinul de probă a valorilor dezechilibrelor forțelor de frânare pe axe, valorile respective urmând a fi calculate și înscrise de inspectorul tehnic pe buletinul de probă.

2. Analizor de gaze pentru stațiile ce efectuează ITP la autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scânteie (mas)

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

2.2 Pentru stațiile care efectuează ITP la autovehiculele echipate cu mas, inclusiv la cele cu catalizator tricomponent și sondă lambda, este necesară dotarea cu analizor cu 4 gaze conform Directivei 2014/32/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a mijloacelor de măsurare (reformare) sau conform cu OIML R99 – Instrumente pentru măsurarea emisiilor de evacuare ale vehiculelor, clasa I, cu precizie de minimum:

- $\pm 0,06$ % vol pentru CO;
- $\pm 0,5$ % vol pentru CO₂;
- $\pm 0,1$ % vol pentru O₂;
- ± 12 ppm vol pentru HC.

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

2.4 Se admit numai sondele de prelevare a gazelor și dispozitivele pentru măsurarea temperaturii uleiului de motor, de origine sau certificate în conformitate cu prescripțiile fabricantului.

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

- a) data, ora și minutul efectuării probei;
- b) temperatura uleiului de motor, la momentul efectuării probei;
- c) turația de mers în gol încet la care s-a efectuat proba;
- d) valoarea CO_{cor} la turația de mers în gol încet;
- e) valoarea HC măsurată la turația de mers în gol încet;
- f) turația de mers în gol accelerat la care s-a efectuat proba - numai în cazul analizoarelor cu 4 gaze;
- g) valoarea CO sau CO_{cor} la turația de mers în gol accelerat - numai în cazul analizoarelor cu 4 gaze;
- h) valoarea coeficientului lambda la turația de mers în gol accelerat - numai în cazul analizoarelor cu 4 gaze;
- i) valoarea HC măsurată la turația de mers în gol accelerat.

2.6 Analizoarele de gaze cu care sunt echipate SITP care efectuează ITP la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) și/sau la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz natural comprimat (GNC) trebuie să aibă posibilitatea de a efectua măsurarea emisiilor poluante pentru aceste autovehicule.

3. Opacimetru pentru stațiile ce efectuează ITP la autovehiculele cu motoare cu aprindere prin comprimare (mac)

3.1 Opacimetrul trebuie să permită măsurarea în flux parțial conform Regulamentului 24 CEE – ONU¹⁾, cu o precizie de minimum $\pm 0,3 \text{ m}^{-1}$.

3.2 Camera de măsură a opacimetrului trebuie să fie mobilă.

3.3 Opacimetrul trebuie prevăzut cu dispozitive adecvate măsurării temperaturii de intrare a gazelor, cu posibilitatea de a afișa valoarea echivalentă a opacității la temperatura de 100°C , dispozitiv pentru măsurarea temperaturii uleiului de motor, dispozitiv pentru măsurarea turației motorului care să poată măsura turația motorului indiferent de diametrul conductelor de injecție montate, precum și imprimantă. De asemenea, trebuie să aibă posibilitatea de conectare la un calculator.

3.4 Se admit numai sondele de prelevare a gazelor și dispozitivele pentru măsurarea temperaturii uleiului de motor, de origine sau certificate în conformitate cu prescripțiile fabricantului.

3.5 Pentru clasa a III-a, dispozitivul pentru măsurarea temperaturii uleiului de motor trebuie să aibă lungimea de minimum 2,5 m.

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

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

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

¹⁾ Regulamentul nr. 24 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind:

I. Omologarea motoarelor cu aprindere prin comprimare (AC) în ceea ce privește emisiile de poluanți vizibili

II. Omologarea autovehiculelor în ceea ce privește instalarea motoarelor cu aprindere prin comprimare de tip omologat

III. Omologarea autovehiculelor echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare în ceea ce privește emisiile de poluanți vizibili

IV. Măsurarea puterii motoarelor cu aprindere prin comprimare

g) media aritmetică a indicilor de opacitate măsurați, pentru cel puțin ultimele 3 cicluri de accelerare liberă valide.

3.8 Valoarea indicelui de opacitate mediu se calculează ca medie aritmetică a valorilor măsurate în cel puțin ultimele 3 cicluri de accelerare liberă cu condiția să nu se înregistreze diferențe semnificative între turațiile minime măsurate la ciclurile de accelerare sau între turațiile maxime măsurate la ciclurile de accelerare, în conformitate cu procedura prevăzută de anexa nr. 13 la reglementări.

4. Aparat de control al farurilor prevăzut cu nivelă

5. Manometru pentru măsurarea presiunii în anvelopele vehiculelor, cu domeniul de măsurare 0 – 10 bar și cu clasa de exactitate 2,5.

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

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

8. Decelerometru cu compensare și înregistrare a datelor pentru verificarea eficacității sistemului de frânare prin probe funcționale în parcurs (numai pentru tractoarele, autoremorcherele, autovehiculele speciale și autovehiculele specializate care nu pot fi verificate pe standul de frânare cu role, pentru autovehiculele cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă, pentru mopede cu 3 roți, motociclete cu ataș, mototriciculi și cvadriciculi, precum și pentru mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu viteza maximă constructivă mai mare de 25 km/h)

Programul decelerometrului trebuie să permită tipărirea rezultatelor măsurării. Pe buletinul de probă trebuie să fie tipărite cel puțin următoarele date:

a) marca, tipul și numărul de înmatriculare ale vehiculului verificat - aceste date pot fi introduse de la tastatură sau completate manual de inspectorul tehnic pe buletinul de probă;

b) data, ora și minutul la care a fost efectuată verificarea;

c) sistemul de frânare verificat (serviciu sau staționare);

d) valoarea decelerației;

e) valoarea măsurată a forței de acționare la pedală;

f) viteza la care s-a efectuat proba (viteza de la care s-a efectuat frânarea).

Decelerometrele care nu măsoară continuu trebuie să înregistreze măsurătorile cel puțin de 10 ori pe secundă.

9. Dispozitiv de simulare a forței de împingere la proțapul remorcii sau dispozitiv de ancorare dotat cu întinzător, pentru SITP ce efectuează ITP la remorcile cu sistem de frânare cu acționare prin inerție.

10. Dispozitiv de ancorare dotat cu întinzător, pentru SITP ce efectuează ITP la tractoare - cu excepția SITP dotate cu decelerometru.

11. Calculator pentru evidența ITP (desktop)

11. 1 Calculatorul trebuie să aibă următoarea configurație minimală:

a) procesor: minimum 1,5 Ghz;

b) memorie internă: Ram minimum 1 Gb, Hdd minimum 40 Gb;

c) CD-ROM sau CD-W;

d) placa video pentru rezoluție de minimum 800x600 pixels;

e) port paralel și port USB;

f) sistem de operare: Windows XP SP 2 cu Internet Explorer 6;

g) modem adaptat modului de transmisie: 56 Kb - obligatoriu numai pentru SITP ce utilizează același calculator și pentru activitățile de verificare a tahografelor și/sau a limitatoarelor de viteză.

11.2 Calculatorul trebuie folosit numai pentru activități legate de ITP sau de verificare a tahografelor și/sau a limitatoarelor de viteză, nefiind permisă instalarea altor programe decât cele furnizate de RAR. Instalarea și întreținerea programelor se fac numai de personalul RAR abilitat pentru această activitate.

12. Cameră foto digitală care să permită, la salvarea imaginilor prelevate în sistemul informatic, afișarea datei și orei prelevării imaginii.

13. Ruletă cu lungimea de minimum 10 m.
 14. Ciocan cu cap rotund cu o masă de maximum 200 g.
 15. Levier (2 bucăți) de mărime corespunzătoare clasei de ITP - minimum 300 mm pentru clasa a II-a și minimum 500 mm pentru clasa a III-a.
 16. Riglă cu bulă de nivel (2 bucăți) : 200/5/30 mm și 1000/5/30 mm (pentru clasa a III-a).
 17. Șubler cu tijă cu o lungime de minimum 15 cm și cu o precizie de $\pm 0,1$ mm pentru clasa a II-a, respectiv cu o lungime de minimum 20 cm și cu o precizie de $\pm 0,1$ mm pentru clasa a III-a sau calibre de măsurare pentru clasele a II-a și a III-a, în vederea verificării sistemelor de cuplare.
 18. Jaloane reflectorizant - fluorescente (5 bucăți), în vederea verificării câmpului de vizibilitate spre înapoi în conformitate cu anexa nr. 3 la reglementări.
 19. Dispozitiv de conectare la interfața electronică a vehiculului, cum ar fi un instrument de scanare OBD.
 20. Dispozitiv de detectare a pierderilor de GPL/GNC/GNL în cazul în care sunt inspectate vehicule echipate cu instalații de alimentare GPL/GNC/GNL.
 21. Dispozitivele menționate anterior la pct. 2 și 3 pot fi combinate într-un dispozitiv compus, cu condiția ca acesta să nu afecteze precizia fiecărui dispozitiv individual.
- (3) SITP trebuie să asigure instalarea analizorului de gaze și a opacimetrului într-o incintă echipată cu instalație de încălzire și climatizare, după caz, care să asigure, pe perioada desfășurării activității, menținerea temperaturii între 5°C și 37°C.
- (4) Utilizatorii aplicației informatice de ITP nu au voie să altereze baza de date cu înregistrări incomplete, eronate sau fictive prin folosirea necorespunzătoare și nevizată a aplicației pentru această activitate sau prin alte mijloace software.
- (5) Aparatele de măsură trebuie să aibă dovada conformității realizată periodic, potrivit prevederilor tabelului următor:

[poziție conform art. 10] Denumirea aparatului de măsură	Dovada conformității	Tipul aparatului sau mării certificate
[art. 10 alin. (2) pct. 1 lit. a)] Stand de frânare cu role corespunzător clasei I de ITP - pentru mopede cu 2 roți și motociclete fără ataș	Certificat de etalonare	Forță de frânare Cântărire (masă)
[art. 10 alin. (2) pct. 1 lit. b)] Stand de frânare cu role corespunzător clasei a II-a și a III-a de ITP	Buletin de verificare metrologică	Forță de frânare
	Certificat de etalonare	Forță de apăsare la pedală Cântărire (masă) Presiune (traductor de presiune)
[art. 10 alin. (2) pct. 2)] Analizor de gaze pentru stațiile ce efectuează ITP la autovehiculele echipate cu motor cu aprindere prin scânteie (mas)	Buletin de verificare metrologică	Analizor de gaze de evacuare
[art. 10 alin. (2) pct. 3)] Opacimetru pentru stațiile ce efectuează ITP la autovehiculele cu motoare cu aprindere prin comprimare (mac)	Buletin de verificare metrologică	Opacimetru pentru gazele de evacuare ale mac
[art. 10 alin. (2) pct. 4)] Aparat de control al farurilor prevăzut cu nivelă	Certificat de etalonare	Unghiuri (aparat pentru reglarea și verificarea farurilor la autovehicule)
[art. 10 alin. (2) pct. 5)] Manometru pentru măsurarea presiunii în anvelopele vehiculelor	Buletin de verificare metrologică	Manometru pentru verificarea presiunii în anvelopele vehiculelor
[art. 10 alin. (2) pct. 6)] Dispozitiv de măsurare a adâncimii	Certificat de etalonare	Lungimi (șubler)

profilului anvelopelor		
[art. 10 alin. (2) pct. 8] Decelerometru cu compensare	Certificat de etalonare sau buletin de măsurare	Decelerație Forța de apăsare la pedală
[art. 10 alin. (2) pct. 13] Ruletă cu lungimea de minimum 10 m	Buletin de verificare metrologică	Ruletă
	Certificat de etalonare	Lungimi (ruletă)
[art. 10 alin. (2) pct. 17] Șubler cu tijă cu o lungime de minimum 15 cm și cu o precizie de $\pm 0,1$ mm pentru clasa a II-a, respectiv cu o lungime de minimum 20 cm și cu o precizie de $\pm 0,1$ mm pentru clasa a III-a sau calibre de măsurare pentru clasele a II-a și a III-a	Certificat de etalonare	Lungimi (șubler)
	Buletin de măsurare	Lungimi (calibre)

Aparatele de măsură pentru care sunt necesare buletine de verificare metrologică fac parte din categoria mijloacelor de măsurare supuse controlului metrologic legal și obligatoriu au aprobare de model în România sau aprobare de model CE.

(6) Certificatele de etalonare pot fi emise și de laboratoare acreditate de RENAR.

(6¹) Cu excepția cazului în care legislația UE și legislația națională aferentă conțin dispoziții contrarii, intervalul dintre două calibrări succesive nu trebuie să depășească:

- i) 24 de luni pentru măsurarea masei și a presiunii;
- ii) 24 de luni pentru măsurarea forțelor;
- iii) 12 luni pentru măsurarea emisiilor de gaze.

(7) SITP trebuie să asigure posibilitatea de transmitere a datelor în timp real. În acest scop trebuie asigurată posibilitatea conexiunii prin internet cu următoarele caracteristici:

- a) lărgime de bandă: minimum 128 kbps;
- b) timpul de răspuns: maximum 200 ms;
- c) rata erorilor: aprox. 1/1000;
- d) sla: minimum 99,99%.

(8) În cazul aparaturii de măsurare pentru care este necesară imprimarea rezultatelor, furnizorul echipamentului sau firma care a modernizat aparatul trebuie să pună la dispoziția RAR un model al buletinului de probă, în limba română, care va fi folosit în SITP din România, iar la orice modificare de soft va trebui pus la dispoziția RAR un model al noului buletin de probă. RAR poate verifica în cadrul SITP folosirea exclusivă a buletinului de probă și a versiunii de soft declarate.

(8¹) SITP trebuie să asigure posibilitatea imprimării certificatului de inspecție tehnică periodică.

(9) SITP trebuie să dispună de o linie telefonică dedicată în permanență activității de ITP.

(9¹). SITP trebuie să asigure, prin intermediul unui sistem video, înregistrarea activității efectuate pe linia de ITP, înregistrare care trebuie păstrată pe o perioadă de 6 luni de la data efectuării ITP. Aceste înregistrări vor fi puse la dispoziția RAR în scopul monitorizării activității de ITP.

Sistemul de supraveghere video necesar trebuie să conțină minimum două camere de supraveghere și un înregistrator digital DVR (Digital Video Recorder) care să permită înregistrarea la rezoluții înalte HD (High Definition) având caracteristicile tehnice corelate cu dimensiunile și particularitățile spațiului destinat activității de ITP; sistemul trebuie să fie astfel proiectat, dotat și instalat încât să asigure înregistrarea continuă a activităților desfășurate pe linia de ITP. Sistemul de supraveghere video instalat în fiecare SITP trebuie să asigure următoarele funcționalități:

a) să permită vizualizarea tuturor înregistrărilor realizate pe un ecran corespunzător și accesibil inspectorului RAR;

b) să permită înregistrarea și vizualizarea pe fluxul de ITP a vehiculului inspectat, a culorii exacte a acestuia și a plăcii/plăcilor cu numărul de înmatriculare, indiferent de condițiile de iluminare existente;

c) să permită înregistrarea activității de pe linia de ITP pe durata maximă de funcționare, respectiv de luni până vineri între orele 8,00 și 20,00 și sâmbătă între orele 8,00 și 14,00;

d) să permită înregistrarea și vizualizarea corespunzătoare a indicațiilor afișajului/afișajelor analogic/analogice sau a indicatoarelor analogice ale standului/standurilor de frânare instalate pe linia de ITP;

e) să permită stocarea înregistrărilor realizate, vizualizarea lor selectivă pe toată durata stocării și ștergerea automată a înregistrărilor realizate după 6 luni de la data preluării lor.

În cazul SITP care dispun de mai multe linii de ITP se acceptă utilizarea unui singur sistem de supraveghere video, cu condiția ca acesta să fie astfel proiectat, dotat și instalat încât să asigure toate funcționalitățile prevăzute la lit. a) – e) pentru toate liniile de ITP utilizate, iar acestea să fie amplasate alăturat, în aceeași incintă..

(10) În cazul SITP care dispun de mai multe linii de ITP, se acceptă utilizarea echipamentelor prevăzute la alin. (2), pct. 2 – 6, 8 și 11 - 18 la efectuarea ITP pe oricare din liniile de ITP, cu condiția ca liniile de ITP să fie amplasate alăturat, în aceeași incintă.

(11) Reprezentanțele RAR și SITP trebuie să respecte specificațiile producătorilor referitoare la întreținerea infrastructurii și a aparaturii de inspecție.

Art. 11. - (1) Persoanele care efectuează ITP trebuie să fie atestate de RAR. Ele trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute în anexa nr. 7¹.

(2) Inspectorul tehnic căruia i s-a anulat sau i-a fost retras permisul de conducere își pierde dreptul de a efectua ITP până la redobândirea unui nou permis de conducere.

(3) În situația prevăzută la alin. (2), inspectorul tehnic trebuie să aducă la cunoștința RAR anularea sau retragerea permisului de conducere; de asemenea, acestuia îi revine obligația predării la RAR a ștampilei de inspector tehnic ce i-a fost anterior distribuită.

Art. 12. - (1) SITP vor deține în mod obligatoriu următoarele :

- a) registru de control al stației;
- b) formulare - tip raport de ITP care se completează corespunzător categoriei vehiculului și ale căror modele sunt prevăzute în anexele nr. 4 și 5 la reglementări;
- c) formular - tip anexă la certificatul de înmatriculare, al cărui model este prevăzut în anexa nr. 6 la reglementări;

d) ecuson de ITP al cărui model este prevăzut în anexa nr. 7 la reglementări;

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

f) norme tehnice și instrucțiuni de utilizare a aparaturii;

g) avizier care va cuprinde:

- i) autorizația tehnică a stației, în copie (față - verso);
- ii) metodologia de verificare a emisiilor poluante care se efectuează conform prevederilor anexei nr. 13 la reglementări;
- iii) tarifele de ITP;
- iv) precizarea categoriilor de vehicule pentru care SITP nu efectuează ITP;
- v) precizarea actelor necesare efectuării ITP;
- vi) programul de lucru al SITP;
- vii) schița fluxului de efectuare a ITP;
- viii) instrucțiunile și dispozițiile specifice de detaliere și precizare a prezentelor reglementări și pentru care se prevede în mod expres a fi afișate la avizier;

h) dosarul stației care va cuprinde documentele ce atestă funcționarea legală a SITP:

i) în original: autorizația tehnică, certificatele de atestare ale inspectorilor tehnici, buletinele de verificare metrologică, certificatele de etalonare și/sau buletinele de măsurare pentru aparatură întocmite conform prevederilor art. 10, precum și tarifele pentru ITP;

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

i) dosar cu reglementări, norme, proceduri privind efectuarea ITP;

j) registru de evidență a vehiculelor la care se efectuează pe linia de ITP diagnosticare sau verificarea calității reglajelor sau reparațiilor.

(2) De asemenea, pentru informarea persoanelor care prezintă vehicule la ITP, SITP va afișa la loc vizibil sau va pune la dispoziție, la cerere, prezentele reglementări.

CAPITOLUL III - Cerințe și proceduri

Art. 13. - ITP se execută numai la vehiculele la care se prezintă:

a) certificatul de înmatriculare sau dovada înlocuitoare a certificatului de înmatriculare, eliberată de autoritățile competente și completată în mod corespunzător cu datele necesare identificării sau, după caz, autorizația provizorie de circulație;

b) cartea de identitate a vehiculului.

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

Art. 15. - La ITP se execută operațiunile prevăzute în Planul de operațiuni, al cărui model este prevăzut, în funcție de categoria vehiculului, în anexele nr. 1 și 2 la reglementări, pct. A. Ordinea de executare a operațiunilor precizate va fi stabilită de fiecare SITP în funcție de fluxul propriu de efectuare a ITP declarat în dosarul de autorizare, cu excepția identificării, care va fi prima operațiune efectuată.

Art. 16. – (1) Pentru fiecare vehicul prezentat la ITP se completează de inspectorul tehnic sau de inspectorul RAR un raport de ITP corespunzător categoriei vehiculului sau un raport de verificare RAR, după caz, corespunzător categoriei vehiculului. Raportul de ITP sau raportul de verificare RAR se înregistrează după finalizarea ITP a vehiculului respectiv în calculator.

(2) Deficiențele constatate în cadrul ITP se încadrează de inspectorul tehnic sau de inspectorul RAR în una dintre următoarele grupe: deficiență minoră (DMi), deficiență majoră (DMa) sau deficiență periculoasă (DP), definite în conformitate cu planurile de operațiuni prevăzute în anexele nr. 1, 2 și 2¹ la reglementări. Este obligatorie menționarea pe raportul de ITP a tuturor deficiențelor constatate, indiferent de grupa în care a fost încadrat deficiența.

(3) Prima operațiune care se efectuează în cadrul ITP este identificarea.

(4) În cazul în care la identificare se constată necesitatea respingerii pentru motivele precizate la cod 0.2, grupa DMa, se interzice continuarea efectuării ITP, persoana care a prezentat vehiculul fiind îndrumată la o reprezentanță RAR sau la celelalte organisme abilitate legal. În acest caz nu se acceptă efectuarea unei noi ITP decât după rezolvarea problemelor care au condus la respingere pentru motivele precizate la cod 0.2, grupa DMa. Este obligatorie înregistrarea în calculator a vehiculelor respinse pentru neconformități legate de identificare.

(5) Dacă vehiculul nu prezintă la identificare motive de respingere dintre cele precizate la cod 0.2, grupa DMa, se efectuează după aceea toate verificările prevăzute în Planul de operațiuni corespunzător categoriei vehiculului și tipului de ITP efectuată, precum și verificarea dotărilor obligatorii.

(5¹) În scopul verificării odometrului, în cazul unui autovehicul echipat cu un astfel de dispozitiv, RAR pune la dispoziția inspectorilor tehnici informațiile de la ITP anterioară efectuată în România.

(6) În continuare se procedează după cum urmează:

a) dacă vehiculul corespunde cerințelor tehnice precizate în planul de operațiuni corespunzător sau prezintă numai deficiențe încadrate în grupa DMi, inspectorul tehnic sau inspectorul RAR:

i) consemnează în raportul de ITP sau în raportul de verificare RAR „Bun Tehnic” sau „Bun Tehnic cu DMi”;

ii) semnează și ștampilează raportul, îl înregistrează în baza națională de date cu inspecții tehnice periodice și aplică pe raport matca elementului de securizare;

iii) consemnează în anexa la certificatul de înmatriculare data-limită până la care trebuie efectuată următoarea ITP, semnează și ștampilează anexa, notează în anexă codul de tranzacție/numărul de înregistrare al ITP așa cum apare în aplicația informatică de evidență și aplică pe anexă elementul de securizare corespunzător, a cărui serie este indicată de calculator ulterior înregistrării în baza națională de date cu inspecții tehnice periodice;

iv) emite certificatul de inspecție tehnică periodică, îl verifică din punct de vedere al conținutului, îl semnează, îl ștampilează și îl înmânează persoanei ce a prezentat vehiculul la ITP;

v) aplică pe placa cu numărul de înmatriculare din față ecusonul corespunzător ITP, cu excepția remorcilor, a autovehiculelor cu două sau 3 roți și a cvadriciclurilor, în cazul cărora acesta se aplică pe placa cu numărul de înmatriculare din spate;

vi) arhivează raportul de ITP sau raportul de verificare RAR completat, la el atașându-se, după caz, buletinul de probă de la operațiunea de verificare a emisiilor poluante și/sau buletinul de probă de la operațiunea de verificare a eficacității sistemului de frânare. Suplimentar, pentru autovehiculele echipate cu tahograf digital, atașează și două rapoarte zilnice de activitate, unul pentru ziua efectuării ITP și al doilea pentru precedenta zi cu

activitate, cea mai apropiată de ziua efectuării ITP, rapoarte listate de conducătorul autovehiculului la finalizarea ITP..

Dacă autovehiculul ce a efectuat ITP este destinat transportului de persoane în regim de taxi, atunci pe anexa la certificatul de înmatriculare se va menționa textul „ITP TAXI”. Dacă vehiculul inspectat este utilizat pentru învățarea conducerii auto, atunci pe anexa la certificatul de înmatriculare se va menționa textul „ITP ȘCOALĂ”.

În vederea menționării textelor „ITP TAXI” și „ITP ȘCOALĂ” este obligatorie verificarea existenței și a valabilității Certificatului de agreare TAXI, respectiv a Certificatului de agreare ȘCOALĂ.

Nu se va efectua pentru același autovehicul simultan ITP pentru activitățile de transport de persoane în regim de taxi (TAXI) și, respectiv, de învățare a conducerii auto (ȘCOALĂ). Implicit, nu se poate completa un singur rând din anexa la certificatul de înmatriculare pentru ambele activități

b) În cazul în care vehiculul este prezentat la una dintre reprezentanțele RAR pentru inspecția tehnică în vederea redobândirii certificatului de înmatriculare, verificarea se va efectua numai la subansamblurile (sistemele) la care sunt localizate deficiențele înscrise în raportul de control tehnic în trafic sau în dovada înlocuitoare a certificatului de înmatriculare. Dacă vehiculul corespunde cerințelor tehnice precizate pentru subansamblurile (sistemele) la care au fost menționate deficiențe sau prezintă numai deficiențe încadrate în grupa DMi, inspectorul RAR:

i) consemnează în raportul de verificare RAR „Bun tehnic” sau „Bun Tehnic cu DMi” pentru ... [subansamblurile (sistemele) la care au fost menționate deficiențe]”;

ii) semnează și ștampilează raportul și aplică pe raport matca elementului de securizare;

iii) consemnează pe versoul dovezii înlocuitoare a certificatului de înmatriculare, „Bun tehnic sau Bun Tehnic cu DMi pentru ... [subansamblurile (sistemele) la care au fost menționate deficiențe]”;

iv) semnează și ștampilează pe versoul dovezii înlocuitoare a certificatului de înmatriculare, notează numărul de înregistrare al activității și aplică elementul de securizare;

v) înmânează dovada înlocuitoare a certificatului de înmatriculare persoanei care a prezentat vehiculul la inspecția tehnică pentru redobândirea certificatului de înmatriculare; în acest caz nu se fac mențiuni în anexa la certificatul de înmatriculare;

vi) arhivează raportul de verificare RAR completat, menționându-se la rubrica „Deficiențe constatate” numărul, seria și emitentul dovezii înlocuitoare a certificatului de înmatriculare; la raport se atașează, după caz, buletinul de probă de la operațiunea de verificare a emisiilor poluante și/sau buletinul de probă de la operațiunea de verificare a eficacității sistemului de frânare;

În cazul în care se constată alte deficiențe conform prevederilor art. 18 alin. (4), se procedează la reverificarea vehiculului, conform prevederilor art. 18.

În vederea redobândirii certificatului de înmatriculare se efectuează întreaga ITP dacă certificatul de înmatriculare a fost reținut ca urmare a constatării lipsei ITP sau a expirării valabilității acesteia ori dacă valabilitatea ITP a expirat în intervalul de timp scurs de la data reținerii certificatului de înmatriculare până la data prezentării vehiculului la una dintre reprezentanțele RAR. În acest caz se va completa anexa la certificatul de înmatriculare, respectându-se cerințele precizate anterior, iar elementul de securizare se va aplica pe anexa la certificatul de înmatriculare. În cazul în care nu se poate prezenta anexa la certificatul de înmatriculare, se va elibera și completa în mod corespunzător anexa la certificatul de înmatriculare, al cărei model este prevăzut în anexa nr. 6 la reglementări.

c) Se efectuează întreaga ITP la una dintre reprezentanțele RAR și în cazul în care ITP a fost anulată în condițiile prevăzute de Reglementările privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor rutiere - RNTR 11, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și ministrului internelor și reformei administrative nr. 510/230/2007, cu modificările și completările ulterioare, respectându-se cerințele precizate anterior.

d) Dacă vehiculul inspectat nu corespunde cerințelor tehnice precizate, prezentând deficiențe din grupa DMa și/sau DP, inspectorul tehnic sau inspectorul RAR consemnează deficiențele în raportul de ITP sau în raportul de verificare RAR la rubrica „Deficiențe constatate” și marchează codurile deficiențelor constatate în momentul identificării acestor deficiențe. Vehiculul nu va avansa la alt post de

verificare până nu sunt consemnate explicit și amănunțit pe raport deficiențele constatate la postul curent. La finalizarea ITP, vehiculul fiind respins din cauza identificării unor deficiențe din grupa DMA și/sau DP, raportul de ITP sau raportul de verificare RAR se înmânează persoanei care a prezentat vehiculul la ITP.

(6¹) Persoana care prezintă vehiculul la ITP este informată cu privire la orice deficiențe care au fost identificate la vehicul și care necesită remediere.

(7) În cadrul ITP va fi respectată ordinea posturilor de verificare comunicată RAR și existentă în dosarul de autorizare al SITP. În eventualitatea modificării succesiunii posturilor de verificare, noua organizare a acestora trebuie comunicată RAR. Inspectorul tehnic nu va începe o altă ITP până nu o finalizează pe cea curentă, inclusiv înregistrarea în calculator și, după caz, completarea anexei la certificatul de înmatriculare și eliberarea certificatului de inspecție tehnică periodică.

(8) Pentru fiecare vehicul inspectat se realizează două înregistrări fotografice digitale, una dintre ele cu vehiculul amplasat pe standul de frânare, iar cealaltă la finalizarea ITP. Suplimentar, pentru fiecare autovehicul inspectat din clasa a II-a de ITP se realizează o înregistrare fotografică digitală de ansamblu a compartimentului motor al autovehiculului cu capota ridicată. De asemenea, pentru autovehiculele dotate cu odometru (și, după caz, cu tahograf) se realizează la finalizarea ITP o înregistrare fotografică digitală a indicației odometrului, iar pentru autovehiculele destinate transportului de persoane, care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 4 locuri pe scaune, se realizează și o înregistrare fotografică digitală a amenajării interioare. Toate înregistrările fotografice realizate vor fi salvate în calculatorul SITP. În cazul inspecției pentru redobândirea certificatului de înmatriculare prevăzute la alin. (6) lit. b) sau a ITP prevăzute la alin. (6) lit. c) se realizează o înregistrare fotografică digitală la finalizarea inspecției, care se salvează în sistemul informatic al RAR.

(9) După finalizarea operațiunilor de verificare tehnică prevăzute în Planul de operațiuni corespunzător, inspectorii RAR pot efectua reverificarea vehiculului inspectat, prevăzută la art. 3, alin. (7), lit. b).

(10) Reverificarea va fi efectuată integral, în conformitate cu Planurile de operațiuni corespunzătoare, indiferent dacă este efectuată la prima prezentare a vehiculului sau la revenire.

Dacă în urma reverificării efectuată de inspectorul RAR sunt constatate alte deficiențe, acesta consemnează deficiențele respective pe raportul ITP în câmpurile aferente și apoi efectuează înregistrarea acestora în calculator, urmând ca finalizarea ITP să se realizeze în funcție de constatările inspectorului RAR.

(11) Inspectorul tehnic va proceda la finalizarea ITP fără reverificarea vehiculului în următoarele situații:

a) nu s-a solicitat de RAR prin mijloace informatice sau prin intermediul personalului său abilitat reverificarea vehiculului;

b) RAR solicită reverificarea unui vehicul, dar inspectorul RAR nu se prezintă în intervalul de timp prevăzut la art. 3, alin. (8), lit. b).

(11¹) - Vehiculul inspectat va rămâne permanent în incinta SITP, până la finalizarea înregistrărilor în baza națională de date și eliberarea documentelor aferente ITP.

(11²) - În toate cazurile, ultima mențiune din anexa la certificatul de înmatriculare este cea valabilă și le anulează pe precedentele.

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

(13) Datele de identificare și rezultatele ITP se înregistrează în calculator.

(14) SITP comunică electronic RAR informațiile necesare pentru generarea certificatelor de ITP, iar RAR transmite electronic SITP certificatele de ITP în vederea emiterii acestora.

Art. 16.¹ - Respingerea la ITP a unui vehicul pentru deficiențe majore sau deficiențe periculoase determină încetarea valabilității ITP (în cazul în care ITP este încă valabilă) pentru vehiculul respectiv și, coroborat cu legislația în vigoare privind circulația pe drumurile publice, i se interzice acestuia circulația pe drumurile publice până la obținerea unei noi ITP. În acest sens, inspectorul tehnic trebuie să procedeze la anularea ITP consemnată în anexa la certificatul de înmatriculare, iar RAR va anula ITP pentru acel vehicul în baza de date cu înregistrări.

Art. 16.² - Anularea ITP prevăzută la art. 16¹ nu se aplică în cazul deficiențelor majore încadrate la codul 0. (Identificare vehicul/Identificare autovehicul) din Planurile de operațiuni prevăzute prin prezentele reglementări.

Art. 17. - (1) Dacă în termen de 30 de zile calendaristice de la data primei prezentări la ITP deficiențele constatate au fost remediate, verificarea se face numai la ansamblurile (sistemele) la care s-au constatat deficiențele și se procedează potrivit art. 16, alin. (6), lit. a), data următoarei ITP urmând să fie stabilită în funcție de data la care s-a constatat remedierea.

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

(3) Aceste verificări impun în mod obligatoriu efectuarea identificării vehiculului prezentat.

(4) În cazul depășirii termenului de 30 de zile calendaristice de la data primei prezentări se va efectua o nouă ITP.

Art. 17¹. - (1) După finalizarea ITP se eliberează prezentatorului vehiculului un certificat de inspecție tehnică periodică, al cărui model este prevăzut în anexa nr. 5¹ la reglementări.

(2) Certificatul de inspecție tehnică periodică nu se eliberează pentru vehiculele înmatriculate în alte state.

(3) ABROGAT

(4) La cerere, la schimbarea numărului de înmatriculare al vehiculului, se eliberează un certificat de inspecție tehnică periodică nou, cu menționarea noului număr de înmatriculare, dar cu respectarea periodicității certificatului inițial.

(5) Un nou certificat de inspecție tehnică periodică, cu respectarea periodicității certificatului inițial, se eliberează la cerere și în cazul în care certificatul inițial a fost eliberat de către RAR pentru un vehicul care nu era încă înmatriculat în România la data respectivă și din acest motiv numărul de înmatriculare nu a fost menționat în certificat.

(6) În cazul eliberării unui duplicat al anexei la certificatul de înmatriculare, se eliberează și se completează în mod corespunzător un nou certificat de inspecție tehnică periodică, cu respectarea periodicității certificatului precedent, precedentul certificat de inspecție tehnică periodică eliberat pentru respectivul vehicul pierzându-și valabilitatea.”

Art. 18. - (1) Reverificarea unui vehicul prevăzută la art. 3, alin. (7), lit. c) se poate efectua cu ocazia prezentării acestuia la RAR pentru efectuarea activităților pentru care RAR este abilitat prin legislația în vigoare.

(2) ABROGAT

(3) Stabilirea oportunității reverificării unui vehicul, precum și reverificarea acestuia se efectuează numai de personal RAR atestat pentru activitatea de ITP.

(4) Reverificarea unui vehicul constă în:

a) verificarea sistemului de frânare, în cazul constatării de către inspectorul RAR, în timpul conducerii vehiculului, a unei eficacități reduse a sistemului de frânare;

b) verificarea sistemului de direcție, în cazul constatării de către inspectorul RAR, în timpul conducerii vehiculului, a unui joc excesiv în sistemul de direcție;

c) verificarea emisiilor poluante, în cazul constatării vizuale de către inspectorul RAR, în timpul funcționării motorului, a fumului în exces de orice culoare;

d) verificarea tubulaturii de evacuare, de reducere a emisiilor și a amortizoarelor de zgomot, în cazul constatării auditive de către inspectorul RAR, în timpul funcționării motorului, a unor zgomote anormale;

e) verificarea punților, suspensiei, șasiului sau caroseriei, după caz, în cazul constatării auditive de către inspectorul RAR, în timpul deplasării vehiculului, a unor zgomote anormale;

f) verificarea caroseriei, în cazul constatării vizuale de către inspectorul RAR a unor coroziuni străpunse.

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

(6) În cazul în care la un vehicul reverificat conform prevederilor alin. (4) și (5) se constată de către inspectorul RAR deficiențe majore sau deficiențe periculoase conform Planurilor de operațiuni prevăzute prin prezentele reglementări, inspectorul RAR procedează la anularea ITP. De asemenea, inspectorul RAR procedează la anularea ITP, fără efectuarea unei reverificări a vehiculului, în cazul în care vehiculul prezintă deficiențe evidente vizual și care se încadrează în categoria deficiențelor periculoase conform Planurilor de operațiuni prevăzute prin prezentele reglementări. În situația în care vehiculul prezintă deficiențe evidente vizual care se încadrează în categoria deficiențelor majore, inspectorul RAR va finaliza activitatea/activitățile pentru care vehiculul a fost prezentat doar după remediarea acestora.

(7) Pentru fiecare reverificare inspectorul RAR completează un raport de verificare RAR. De asemenea, inspectorul RAR completează un raport de verificare RAR și pentru fiecare vehicul a cărui ITP a fost anulată, fără a fi fost efectuată o reverificare a acestuia.

(8) Pe raportul de verificare RAR se vor menționa deficiențele care atrag anularea ITP, precum și celelalte deficiențe evidente vizual sau constatate cu ocazia reverificării și care sunt precizate în Planurile de operațiuni din prezentele reglementări.

(9) Raportul de verificare RAR se înmânează persoanei care a prezentat vehiculul la ITP.

(10) În cazul anulării ITP conform prevederilor prezentului articol, după remediarea deficiențelor, vehiculul se supune ITP în SITP autorizate sau în stațiile reprezentanțelor RAR.

Art. 19. - SITP va pune la dispoziția RAR datele privind activitatea de ITP.

Art. 19¹. – Inspectorii tehnici sunt obligați să aibă o atitudine obiectivă, neutră față de orice interes în exercitarea atribuțiilor.

CAPITOLUL IV - Autorizarea SITP

Art. 20. - (1) Operatorii economici sau instituțiile publice pot presta activitatea de ITP în SITP autorizate, numai sub marca RAR, pe baza unui contract de franciză.

(2) Funcționarea SITP trebuie să se încadreze în perioada de activitate de luni până vineri între orele 8,00 și 20,00 și sâmbătă între orele 8,00 și 14,00, cu respectarea prevederilor legislației muncii.

(3) Autorizarea SITP deținute de operatorii economici sau instituțiile publice se face de RAR, pe baza cererii de autorizare și a rezultatului favorabil al Raportului de evaluare a capacității tehnice, întocmit de personal RAR certificat pentru evaluarea conformității.

(4) SITP pot efectua ITP la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) sau la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu gaz natural comprimat (GNC) numai dacă îndeplinesc cerințele specifice precizate prin prezentele reglementări.

Art. 21. - (1) Autorizația tehnică se acordă operatorilor economici sau instituțiilor publice care dețin spații corespunzătoare desfășurării activității de ITP, îndeplinesc condițiile precizate la art. 10 și au personal atestat pentru activitatea de ITP, conform prevederilor cap. V. Modelul autorizației tehnice este prezentat în anexa nr. 8 la reglementări.

(2) Hala de ITP trebuie să permită accesul corespunzător al tuturor categoriilor de vehicule pentru care se solicită autorizarea și să îndeplinească cerințele legale privind sănătatea și siguranța persoanelor. Fluxul de efectuare a ITP poate să fie continuu sau discontinuu. Dacă fluxul este discontinuu, SITP nu va fi autorizată în vederea efectuării ITP pentru vehicule tractate (remorci și semiremorci).

(2¹) Lățimea spațiului delimitat în care se desfășoară activitatea de ITP, măsurată în orice punct pe lungimea acestuia, cu excepția stâlpilor din structura de rezistență, nu trebuie să fie mai mică de 2,5 m pentru SITP ce solicită autorizarea pentru clasa I de ITP, de 4,5 m pentru SITP ce solicită autorizarea pentru clasa a II-a de ITP și de 5,5 m pentru SITP ce solicită autorizarea pentru clasa a III-a de ITP.

(2²) În scopul asigurării efectuării ITP în mod corespunzător în spațiul precizat la alin. (2¹) pentru vehiculele din clasa de ITP pentru care se solicită autorizarea, indiferent de dimensiunile de gabarit ale acestora, se recomandă centrarea canalului de vizitare, elevatorului și a standului de frânare pe axa de simetrie a spațiului dedicat activității de ITP.

(3) SITP pentru clasa a III-a care efectuează verificarea câmpului de vizibilitate spre înapoi la autovehiculele care se supun cerințelor privind echiparea ulterioară fabricației cu dispozitive de vizibilitate indirectă în conformitate cu prevederile din anexa nr. 3 la reglementări trebuie să dispună de o platformă orizontală, plană și betonată cu o suprafață minimă de 30 x 20 m.

(3¹) SITP care efectuează probe funcționale de verificare a performanței și eficacității sistemului de frânare prin probe în parcurs trebuie să dispună de o suprafață betonată sau asfaltată, marcată corespunzător și cu dimensiuni corespunzătoare categoriei de vehicule pentru care se solicită autorizarea.

(4) SITP dotate numai cu elevator (fără canal de vizitare) nu se autorizează în vederea efectuării ITP pentru vehicule tractate (remorci și semiremorci), iar în cazul în care SITP este dotată cu elevator cu brațe nu se vor efectua ITP la tractoare.

(5) Incinta SITP trebuie să asigure funcționarea corespunzătoare a aparaturii din dotare.

(6) ABROGAT

(7) SITP trebuie să dispună de:

a) spații de parcare suficiente care să permită staționarea vehiculelor în așteptarea efectuării ITP sau în așteptarea eliberării documentelor; în cazul în care intrarea/ieșirea din SITP se face direct pe un drum public, iar în curte nu există spațiu de parcare, se va prezenta un accept de la autoritățile locale pentru parcare pe drumul public. Spațiile de parcare trebuie delimitate și marcate corespunzător, iar pe perioada de funcționare a SITP ele trebuie utilizate numai de vehiculele care efectuează ITP;

b) spații sociale pentru personal – vestiar și grup sanitar;

c) spații sociale accesibile clienților - spațiu de așteptare (cu o suprafață de minimum 4 m²) și grup sanitar;

d) birou inspector tehnic necesar înregistrărilor aferente ITP și pentru activitatea de supraveghere efectuată de RAR, cu o suprafață de minimum 4 m².

(8) SITP trebuie să asigure circulația pe standul de frânare în sensul stabilit de constructor.

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

(10) Pe autorizația tehnică eliberată se vor menționa clasele de ITP pentru care a fost autorizată SITP, precum și eventualele interdicții, limitări sau observații referitoare la efectuarea ITP din motive tehnice, constructive sau administrative.

(11) Autorizația tehnică se eliberează de RAR după încheierea contractului de franciză cu operatorul economic sau instituția publică ce deține SITP.

(12) Dacă operatorul economic sau instituția publică deține mai multe SITP, RAR va elibera autorizații tehnice pentru fiecare SITP.

Art. 22. - (1) În vederea autorizării, operatorii economici sau instituțiile publice vor depune la RAR, pentru fiecare SITP pe care o dețin, un dosar de autorizare.

(2) Dosarul de autorizare va conține următoarele documente:

1. cerere - tip de autorizare a SITP, al cărei model este prevăzut în anexa nr. 9 la reglementări, semnată de reprezentantul legal al operatorului economic sau instituției publice; în cuprinsul acesteia vor fi prezentate principalele date de identificare ale operatorului economic sau instituției publice și ale SITP;

2. chestionar de autoevaluare a capabilității tehnice, completat și semnat pe propria răspundere de reprezentantul legal al operatorului economic sau instituției publice;

3. ABROGAT

4. certificat constatator emis de oficiul registrului comerțului în baza Legii nr. 26/1990 privind registrul comerțului, republicată, cu modificările și completările ulterioare, eliberat de cel mult 3 luni în raport cu data depunerii cererii (original sau copie legalizată), cuprinzând date privind valabilitatea sediului social și a punctelor de lucru, persoanele împuternicite, domeniul de activitate, sedii și/sau activități autorizate conform prevederilor art. 15 din Legea nr. 359/2004, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv activitatea „Activități de testări și analize tehnice”;

5. ABROGAT

6. copii de pe documentele care atestă angajarea inspectorilor tehnici de către operatorul economic sau instituția publică solicitantă a autorizării, însoțite de extrasul din registrul general de evidență a salariaților transmis inspectoratului teritorial de muncă;

7. copii de pe certificatele de aprobare de model, buletinele de verificare metrologică, certificatele de etalonare și/sau buletinele de măsurare pentru aparatură, după caz (conform prevederilor art. 10);

8. schița SITP, la scara 1/100, cu amplasarea aparatelor și a utilajelor din dotarea SITP, amplasarea posturilor de lucru, parcare, vecinătăți, semnată pentru confirmare de reprezentantul SITP;

9. fluxul de efectuare a ITP, semnat pentru confirmare de reprezentantul SITP.

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

(4) Fără a depăși acest termen, operatorul economic sau instituția publică va solicita RAR reautorizarea SITP. Reautorizarea se acordă în condițiile respectării prezentelor reglementări.

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

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

Art. 23. - (1) Pentru verificarea în timp a menținerii capabilității tehnice a SITP, RAR va efectua supravegherea activității acesteia.

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

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

a) măsura de restrângere a domeniului de activitate se adoptă pentru perioada în care SITP și-a pierdut temporar capabilitatea tehnică de efectuare a ITP pentru o gamă de vehicule cuprinse în autorizația tehnică eliberată;

b) măsura de suspendare a autorizației tehnice se adoptă în cazul comiterii uneia dintre abaterile prevăzute la art. 4 alin. 8) lit. f) din Ordonanța Guvernului nr. 81/2000 privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 167/2003, cu modificările și completările ulterioare, sau în conformitate cu prevederile contractului de franciză;

c) măsura de retragere a autorizației tehnice se adoptă în cazul comiterii în mod repetat a uneia dintre abaterile prevăzute la art. 4 alin. 8) lit. f) din Ordonanța Guvernului nr. 81/2000, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 167/2003, cu modificările și completările ulterioare, sau în conformitate cu prevederile contractului de franciză.

(4) În cazul suspendării autorizației tehnice, SITP va fi restricționată informatic, se vor retrage elementele de securizare neutilizate până la acel moment și va fi încheiat un proces verbal în registrul de control al SITP în care se va menționa codul de tranzacție și data ultimei ITP efectuate. În cazul retragerii sau anulării autorizației tehnice se procedează ca și în cazul suspendării, suplimentar reținându-se de RAR autorizația tehnică a SITP.

(5) Efectuarea de ITP în SITP neautorizate, cu autorizația tehnică suspendată, retrasă, anulată sau cu termenul de valabilitate depășit atrage măsuri de sancționare corespunzător legislației în vigoare.

Art. 23¹. - Pe durata de valabilitate a autorizației tehnice, operatorul economic autorizat trebuie să comunice către RAR orice modificare ce se referă la condițiile în baza cărora a fost acordată autorizația tehnică.”

CAPITOLUL V - Atestarea personalului care efectuează ITP

Art. 24. – (1) Atestarea/Reatestarea personalului care efectuează ITP se face după absolvirea unui program de atestare/reatestare organizat de RAR, urmată de deliberarea unui certificat de atestare.

(2) Atestarea/Reatestarea se realizează în conformitate cu anexa nr. 7¹.

Art. 25. ABROGAT

Art. 26. ABROGAT

Art. 27. - (1) După angajarea de către o persoană autorizată ce deține o SITP, la solicitarea acesteia, persoana atestată va primi din partea RAR o ștampilă individualizată pentru SITP respectivă care va fi utilizată în activitatea de inspector tehnic. Ștampila respectivă va fi retrasă de RAR la expirarea valabilității certificatului de atestare, la anularea acestuia în conformitate cu prevederile art. 28 alin (2), la retragerea dreptului de conectare informatică la sistemul național de ITP în conformitate cu prevederile art. 28 alin. (3), la încetarea activității inspectorului în cadrul SITP respective, la suspendarea autorizației tehnice a SITP în conformitate cu prevederile art. 23 alin. (3) lit. b) sau ale art. 28 alin (7) și (9), la retragerea autorizației tehnice a SITP în conformitate cu prevederile art. 23 alin. (3) lit. c) sau la încetarea activității SITP.

(2) În cazul transferului la o altă SITP deținută de aceeași persoană autorizată, se va atribui de RAR o nouă ștampilă, în baza unei solicitări a persoanei autorizate.

(3) În cazul transferului la o altă SITP deținută de un alt operator economic sau instituție publică, se va atribui de RAR o nouă ștampilă, numai după transmiterea dovezii privind angajarea de către operatorul economic sau instituția publică respectivă.

(4) Un inspector tehnic nu poate deține și folosi în aceeași perioadă de timp decât o singură ștampilă ITP, cu respectarea condițiilor prevăzute la alin. (1), (2) și (3).

Art. 28. - (1) Constituie abatere de la metodologia de efectuare a ITP, a procedurilor sau a fluxului tehnologic comunicat către RAR cu ocazia autorizării și se menționează în certificatul de atestare al unui inspector tehnic următoarele fapte săvârșite de acesta:

a) confirmarea drept corespunzătoare a stării tehnice a unui vehicul care nu îndeplinește cerințele tehnice precizate prin prezentele reglementări;

b) nerespectarea cerințelor, procedurilor și a instrucțiunilor de efectuare a ITP conform legislației și reglementărilor în vigoare;

c) nemenționarea în raportul de ITP a tuturor deficiențelor constatate, din grupele DMA și DP, care impun respingerea unui vehicul la ITP conform prezentelor reglementări;

d) transmiterea către RAR sau în baza națională de date privind ITP de date incomplete, eronate sau fictive cu privire la activitatea de ITP prestată;

e) utilizarea unui aparat cu verificarea metrologică expirată;

f) completarea raportului de ITP de către o persoană, alta decât inspectorul tehnic atestat ce are distribuită ștampa ce a fost aplicată pe raportul ITP;

g) menționarea în raportul de ITP a unor deficiențe tehnice, din grupele DMA și DP, pe care vehiculul nu le prezintă;

h) lipsa inspectorului tehnic din incinta SITP la reverificarea de către inspectorul RAR a unui vehicul ce a fost selectat în acest scop;

i) lipsa documentelor minime necesare pentru o ITP în cazul unui vehicul reverificat de un inspector RAR;

j) divulgarea către o altă persoană sau realizarea de acțiuni prin care se facilitează cunoașterea de către o altă persoană a numelui de utilizator și/sau a parolei proprii de acces la sistemul național de supraveghere informatică a ITP gestionat de RAR;

k) divulgarea către o altă persoană sau realizarea de acțiuni prin care se facilitează cunoașterea de către o altă persoană a parolei de acces a SITP la sistemul național de supraveghere informatică a ITP gestionat de RAR;

l) neanularea ITP valabil pentru un vehicul la care au fost constatate deficiențe tehnice din grupele DMA și DP în cadrul ITP.

(2) Certificatul de atestare al unui inspector tehnic se anulează în cazul în care acesta săvârșește una dintre următoarele abateri:

a) nerespectarea în mod repetat a metodologiei de efectuare a ITP, a procedurilor sau a fluxului tehnologic comunicat către RAR cu ocazia autorizării, care constituie abateri prevăzute la alin. (1);

b) efectuarea ITP pentru un vehicul fără prezentarea acestuia în SITP;

c) efectuarea ITP fără a fi utilizată aparatura de verificare impusă prin procedura de efectuare a ITP;

d) utilizarea de aparatură sau programe informatice la care au fost efectuate modificări sau intervenții neautorizate;

e) efectuarea ITP pentru vehicule pentru care respectiva SITP nu este autorizată;

f) efectuarea ITP pentru alte vehicule decât cele pentru care este atestat;

g) efectuarea necorespunzătoare a ITP, constatată cu ocazia controlului efectuat de RAR, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. (7) lit. b), în mod repetat;

h) divulgarea datelor tehnice prevăzute la art. 5¹ alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 81/2000, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 167/2003, cu modificările și completările ulterioare, către alte persoane fizice sau juridice, în mod repetat.

Prin sintagma *în mod repetat* se înțelege săvârșirea în decursul unei perioade de 12 luni a două dintre faptele prevăzute la lit. a), g) și h), oricare ar fi acestea.

(3) Pentru luarea unei decizii adecvate cu privire la o posibilă abatere a unui inspector tehnic, RAR poate dispune retragerea dreptului de conectare informatică la sistemul național de ITP gestionat de RAR pe o perioadă de maximum 30 de zile în cursul căreia inspectorul tehnic nu poate efectua ITP.

(4) Obținerea unui nou certificat de atestare în cazul anulării acestuia în baza prevederilor alin. (2) se face în conformitate cu prevederile anexei 7¹, contra cost. Programarea pentru reatestare se face după 30 de zile de la depunerea cererii de reatestare, perioadă destinată reinstruirii în cadrul SITP, dar fără a depăși 60 de zile de la depunerea cererii.

(5) În temeiul prevederilor art. 4 alin. 8) lit. f) din OG nr. 81/2000, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 167/2003, cu modificările și completările ulterioare, inspectorului tehnic căruia i s-a anulat certificatul de atestare a doua oară într-un interval de până la 3 ani i se suspendă dreptul de a efectua ITP pe o perioadă de 2 ani. La orice anulare ulterioară a certificatului de atestare într-un interval de până la 3 ani de la precedenta anulare se procedează la suspendarea dreptului de efectuare a ITP pe o perioadă de 2 ani.

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

(7) Autorizația tehnică a unei SITP se suspendă până la intrarea în legalitate în următoarele cazuri:

a) utilizarea în activitatea de ITP de aparatură care nu respectă cerințele prevăzute la art. 10;

b) efectuarea ITP de către personal neatestat.

(8) Conducerea persoanei autorizate va lua măsuri de supraveghere a desfășurării activității inspectorilor tehnici și de sancționare disciplinară a persoanelor care se fac vinovate de săvârșirea abaterilor menționate în alineatele (1) și (2).

(9) În temeiul prevederilor art. 4 alin. 8) lit. f) din OG nr. 81/2000, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 167/2003, cu modificările și completările ulterioare, în cazul în care pentru aceeași SITP se anulează două certificate de atestare a inspectorilor tehnici într-un interval de până la 3 ani (pentru același inspector tehnic sau pentru inspectori tehnici diferiți), se procedează suplimentar la suspendarea autorizației tehnice a SITP pe o perioadă de 30 de zile. La fiecare anulare ulterioară a unui certificat de atestare a unui inspector tehnic într-un interval de până la 3 ani de la precedenta anulare (pentru același inspector tehnic sau pentru alt inspector tehnic din cadrul respectivei SITP) se procedează suplimentar la suspendarea autorizației tehnice pe o perioadă de 30 de zile.

CAPITOLUL VI - Dispoziții finale și tranzitorii

Art. 29. - (1) Următoarele cerințe impuse la autorizarea SITP devin obligatorii de la datele menționate în continuare:

a) echiparea cu dispozitiv de ridicare/suspendare a vehiculului sau cu dispozitiv ce asigură suspendarea vehiculului roată cu roată pentru clasa I (art. 10, alin. (1) pct. 1, lit. a)) se aplică începând cu prima autorizare în cazul SITP noi și cu prima reautorizare în cazul SITP autorizate înainte de data intrării în vigoare a prezentului ordin;

b) ABROGAT

c) echiparea cu elevator cu capacitatea de încărcare de minimum 2.500 kg se aplică începând cu prima autorizare în cazul SITP noi (art. 10, alin. (1), pct. 2, lit. c));

d) echiparea cu stand de frânare cu role pentru clasa I de ITP (art. 10, alin. (2), pct. 1, lit. a)) se aplică de la 1 ianuarie 2010;

e) echiparea cu decelerometru cu compensare și înregistrare a datelor pentru verificarea eficacității sistemului de frânare pentru mopede cu 3 roți, motociclete cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri (art. 10, alin. (2), pct. 8) se aplică de la 1 ianuarie 2010;

f) amplasarea aparaturii într-o singură incintă (art. 9, alin. (1)) se aplică începând cu prima autorizare în cazul SITP noi și cu prima reautorizare ulterioară datei de 01.07.2007 pentru stațiile autorizate înainte de 21.12.2005.

g) ABROGAT

h) cerința privind echiparea cu sistem video [art. 10 alin. (9¹)] se aplică de la 20 mai 2018;

i) următoarele cerințe se aplică de la data de 20 mai 2023:

- echiparea SITP cu dispozitiv de ridicare a vehiculului pe una dintre punți instalat la canalul de vizitare al SITP pentru clasa a III-a [art. 10 alin. (1) pct. 2 lit. a];
- echiparea SITP de clasa a III-a cu platforme culisante care să îndeplinească următoarele cerințe tehnice: mișcare longitudinală și transversală de cel puțin 95 mm și viteza mișcării longitudinale și transversale între 5 cm/s și 15 cm/s [art. 10 alin. (1) pct. 2 lit. d];
- echiparea SITP cu decelerometru care trebuie să înregistreze măsurătorile cel puțin de 10 ori pe secundă în cazul în care nu măsoară continuu [art. 10 alin. (2) pct. 8];
- echiparea SITP cu dispozitiv de conectare la interfața electronică a vehiculului, cum ar fi un instrument de scanare OBD [art. 10 alin. (2) pct. 19];
- echiparea SITP în care sunt inspectate vehicule echipate cu instalații de alimentare GPL/GNC/GNL cu dispozitiv de detectare a pierderilor de GPL/GNC/GNL [art. 10 alin. (2) pct. 20].

(2) Cerința referitoare la viteza periferică minimă a rotelor standului de frânare pentru clasa a II-a și a III-a (art. 10, alin. (2), pct. 1, lit. b2)) nu se aplică la standurile de frânare care rămân în dotarea SITP ce au fost autorizate înainte de 21.12.2005.

(3) Cerințele referitoare la dimensiunile minime prevăzute la art. 10 alin. (1) pct. 2 lit. a), precum și la art. 21 alin. (2)¹ și alin. (7) nu se aplică spațiilor aferente SITP pentru care a fost emisă autorizația tehnică până la 31 decembrie 2012 inclusiv și nici spațiilor aferente halelor de ITP pentru care a fost obținută autorizația de construire până la 31 decembrie 2012 inclusiv.

(3¹) În cazul dimensiunilor minime prevăzute la art. 10 alin. (1) pct. 2 lit. a), precum și la art. 21 alin. (2)¹ și alin. (7) se acceptă o toleranță de – 5%.

(4) Dotările necesare pentru verificarea câmpului de vizibilitate spre înapoi la autovehiculele care se supun cerințelor privind echiparea ulterioară fabricației cu dispozitive de vizibilitate indirectă în conformitate cu prevederile din anexa nr. 3 la reglementări (jaloane reflectorizant - fluorescente - art. 10, alin. (2) pct. 18 și platformă orizontală, plană și betonată cu o suprafață minimă de 30 x 20 m – art. 21, alin. (3)) sunt obligatorii de la 1 aprilie 2009.

Art. 30. - (1) Inspectorul tehnic și inspectorul RAR vor elibera anexa la certificatul de înmatriculare prevăzută în anexa nr. 6 la reglementări numai în cazul în care în certificatul de înmatriculare, în anexa corespunzătoare menționării efectuării ITP, nu mai există rubrici disponibile sau în cazul prezentării unui certificat de înmatriculare de tip vechi.

(2) În cazul utilizării anexei la certificatul de înmatriculare prevăzute la alin. (1), inspectorul tehnic trebuie să completeze, suplimentar față de elementele menționate la art. 16, numărul de înmatriculare și seria certificatului de înmatriculare a vehiculului sau, după caz, numărul de identificare al vehiculului.

Art. 30¹. - În cazul în care certificarea stării tehnice a unui vehicul se realizează în condițiile prevăzute la art. 28 alin. (2) lit. b), e) și f), RAR va anula ITP pentru acel vehicul în baza de date cu înregistrări și va informa deținătorul vehiculului cu privire la anularea valabilității ITP a vehiculului respectiv.

Art. 31. - Ecusoanele de ITP, elementele de securizare și imprimarele prevăzute în prezentele reglementări vor fi puse la dispoziția SITP de către RAR. Ecusonul de ITP va avea fondul colorat, distinct pentru fiecare an, astfel: 2012 - albastru, 2013 - galben, 2014 – roșu, 2015 – verde, 2016 - portocaliu. Începând din anul 2017, succesiunea culorilor va fi reluată. Ecusonul de ITP care se aplică pe placa cu numărul de înmatriculare trebuie să aibă culoarea corespunzătoare anului în care vehiculul va fi supus următoarei ITP și va fi amplasat între indicativul județului sau al municipiului București și numărul de înmatriculare, având înscrisul cu luna din anul în care va fi supus următoarei ITP îndreptat pe verticală, în sus.

Art. 32. - Suspendarea și anularea autorizațiilor tehnice ale SITP și anularea certificatelor de atestare a inspectorilor tehnici se face numai de către RAR.

Art. 33. - ABROGAT

Art. 34. - (1) Prevederile prezentelor reglementări se aplică *mutatis mutandis* și pentru vehiculele înregistrate.

(2) În cazul vehiculelor înregistrate și care aparțin categoriilor de vehicule pentru care este obligatorie omologarea, la efectuarea ITP este necesară prezentarea certificatului de înregistrare și a cărții de identitate a vehiculului.

(3) În cazul vehiculelor înregistrate, altele decât cele menționate la alin. (2), la efectuarea ITP este necesară prezentarea certificatului de înregistrare și a atestatului tehnic dacă acesta a fost eliberat de RAR.

Art. 34¹. – În cazul ITP pentru vehiculele înmatriculate în alte state, este necesară prezentarea certificatului de înmatriculare, sau a dovezii înlocuitoare a certificatului de înmatriculare, eliberată de autoritățile competente din România și completată în mod corespunzător cu datele necesare identificării.

Art. 35. - RAR va transmite Comisiei Europene o listă cu soluțiile tehnice naționale ce asigură îndeplinirea echipării ulterioare fabricației cu dispozitive de vizibilitate indirectă (anexa nr. 3 la reglementări).

Art. 36. - Prevederile prezentelor reglementări vor putea fi detaliate și precizate atunci când este necesar, în scopul aplicării lor unitare, prin instrucțiuni și dispoziții specifice, fără ca acestea să modifice sau să completeze cadrul legal instituit; precizările constituie parte integrantă a reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică.

Art. 37. - Anexele nr. 1-15 fac parte integrantă din prezentele reglementări.

Prevederi privind efectuarea ITP - clasa I
mopede, motociclete, mototricicluri și cvadricicluri

A. Plan de operațiuni

Nr. crt.	Denumire verificare	Metodă de control și aparatură necesară	Deficiențe constatate	Evaluare deficiențe					
				DMi	DMA	DP			
0. IDENTIFICARE VEHICUL									
0.1.	Verificare stare plăci cu numărul de înmatriculare, concordanță dintre plăcile cu numărul de înmatriculare și numărul de înmatriculare din documentele vehiculului (CI și/sau CIV)	Inspecție vizuală	a)Placă lipsă sau fixată necorespunzător astfel încât s-ar putea desprinde de pe vehicul		X				
			b)Număr de înmatriculare lipsă sau ilizibil		X				
			c)Numărul de înmatriculare de pe placă nu este în concordanță cu documentele vehiculului		X				
			d)Placă confecționată artizanal		X				
0.2.	Identificare vehicul; verificare concordanță dintre datele de identificare prelevate de pe vehiculul prezentat la ITP și datele din CIV	Inspecție vizuală după curățarea locurilor unde se află poansonate numărul de identificare, codul și seria motorului Se verifică concordanța dintre vehiculul prezentat la ITP și datele din CIV	a)Lipsă număr de identificare poansonat sau lipsă plăcuță cu număr de identificare de la bord (dacă producătorul nu a prevăzut poansonarea numărului de identificare)		X				
			b)Număr de identificare incomplet, ilizibil, falsificat (de ex. modificat sau poansonat neconform) sau care nu corespunde cu documentele vehiculului		X				
			c)Documente ale vehiculului prezentate la ITP ilizibile sau cu inexactități materiale	X					
			d)Vehiculul prezentat la ITP nu corespunde cu datele din CIV privind: categoria, caroseria, marca, tipul vehiculului, codul motorului, seria motorului, tipul combustibilului, sursa de energie, culoarea		X				
			e)Cod sau serie motor falsificat/falsificată (de ex. modificate sau poansonate neconform)		X				
			f)Suportul pe care se află poansonat numărul de identificare este fixat artizanal pe vehicul (de ex. înconjurat de un cordon de sudură)		X				
			g)Vehiculul are o altă culoare decât cea din CIV pe o suprafață mai mare de 50%		X				
			1. SISTEM DE FRÂNARE						
			1.1. Stare mecanică și funcționare						

1.1.1.	Ax pedală frână de serviciu/ax manetă de frână	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat <i>Notă:</i> Autovehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit	a)Ax prea strâns		X	
			b)Uzură avansată sau joc excesiv		X	
			c)Lipsă siguranță pedală			X
1.1.2.	Stare și cursă pedală / manetă de frână	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat <i>Notă:</i> Autovehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit	a)Cursă excesivă sau rezervă insuficientă a cursei libere a dispozitivului de acționare		X	
			b)Dispozitivul de acționare nu revine corect la poziția inițială	X		
			Dacă funcționalitatea este afectată		X	
			c)Îmbrăcămintă pedală (dacă a fost prevăzută de producător) uzată excesiv (netedă), fixată incorect sau lipsă		X	
			d)Dispozitiv de acționare deformat excesiv, fisurat, rupt			X
1.1.6.	Element de acționare frână de staționare, levier de comandă frână de staționare, mecanism cu clichet, frână de staționare	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Blocare incorectă a mecanismului cu clichet		X	
			b) Uzură a axului levierului sau a mecanismului cu clichet	X		
			Uzură excesivă		X	
			c)Cursă prea mare sau prea mică a levierului indicând un reglaj incorect		X	
			d)Element de acționare lipsă, deteriorat sau nefuncțional		X	
			e)Funcționare incorectă, indicatorul de avertizare indică o funcționare defectuoasă		X	
1.1.10.	Dispozitiv servofrână, pompă centrală de frână	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Dispozitiv servofrână defect sau ineficient		X	
			Nu funcționează			X
			b)Pompă centrală defectă dar frâna încă funcționează		X	
			Pompă centrală defectă sau neetanșă încât funcționalitatea frânei este afectată			X
			c)Pompă centrală fixată necorespunzător dar frâna încă funcționează		X	
			Pompă centrală fixată necorespunzător astfel încât funcționalitatea frânei este afectată			X
			d)Cantitate insuficientă de lichid de frână, sub marcajul MIN	X		
			Cantitatea de lichid de frână		X	

			este considerabil sub marcajul MIN			
			Lichidul de frână nu este vizibil			X
			e)Lipsă capac rezervor lichid de frână	X		
			f)Martor nivel lichid de frână aprins sau defect (dacă a fost prevăzut de producător)	X		
			g)Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare în caz de nivel insuficient al lichidului de frână (dacă a fost prevăzut de producător)	X		
1.1.11.	Conducte de frână rigide	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat A se vedea anexa nr. 2 la reglementări pct. C	a)Risc iminent de fisurare sau rupere			X
			b) Conducte sau conexiuni neetanșe			X
			c)Conducte deteriorate sau corodate excesiv		X	
			Este afectată funcționarea frânelor prin blocare sau prin risc iminent de scurgere			X
			d)Conductă poziționată necorespunzător	X		
			Risc de producere a unei avarii din cauza poziționării necorespunzătoare			X
1.1.12.	Furtunuri de frână	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Risc iminent de fisurare sau de rupere			X
			b)Furtun deteriorat, cu puncte de frecare, răsucit sau prea scurt	X		
			Furtun deteriorat sau cu puncte ori urme de frecare		X	
			c)Furtun sau conexiune neetanșă			X
			d)Umflare a furtunului sub presiune		X	
			Cord deteriorat			X
			e)Furtun cu porozități		X	
1.1.13.	Garnituri de frânare (plăcuțe, saboți)	Inspecție vizuală acolo unde există zonă de vizitare	a)Garnitură excesiv de uzată (la nivelul marcajului minim)		X	
			Garnitură excesiv de uzată (marcajul minim nu este vizibil)			X
			b)Garnitură ancrasată (cu ulei, unsoare etc.)		X	
			Funcționarea frânei este afectată din cauza ancrasării garniturii			X
			c)Garnitură lipsă sau montată greșit			X
1.1.14.	Tamburi și discuri de frână	Inspecție vizuală, inclusiv în zona de ventilație	a)Tambur sau disc uzat		X	

			Tambur sau disc excesiv de uzat, excesiv de deteriorat, fisurat, fixat necorespunzător sau spart			X
			b) Tambur sau disc ancrasat (cu ulei, unsoare etc.)		X	
			Funcționarea frânei este afectată din cauza ancrasării tamburului sau a discului			X
			c) Tambur sau disc lipsă			X
			d) Platou fixat nesigur, joc platou		X	
1.1.15.	Cabluri de frână, levier, conexiuni, tije de acționare	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Cablu deteriorat sau cu noduri		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
			b) Componentă corodată sau uzată excesiv		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
			c) Cablu, levier, tijă sau conexiune necorespunzătoare		X	
			d) Ghidaj de cablu necorespunzător		X	
			e) Orice element care poate împiedica mișcarea liberă a elementelor sistemului de frânare		X	
			f) Mișcare necorespunzătoare a timoneriei din cauza reglajului incorect sau uzurii excesive		X	
			g) Lipsă cabluri sau elemente ale timoneriei			X
1.1.16.	Elemente de acționare sistem frânare (inclusiv etriere, cilindri de frână hidraulici)	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a) Element de acționare fisurat sau deteriorat		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
			b) Element de acționare neetanș		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
			c) Element de acționare fixat sau montat necorespunzător		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
			d) Element de acționare corodat excesiv		X	
			Risc de fisurare			X
			e) Cursă insuficientă sau prea mare a pistonului sau a mecanismului cu membrană		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X

			f)Deteriorarea învelișului de protecție	X		
			Înveliș de protecție lipsă sau deteriorat excesiv		X	
1.1.17.	Regulator automat al frânării în funcție de încărcare (dacă este prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și funcțională în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Timonerie defectă		X	
			b)Timonerie reglată necorespunzător		X	
			c)Regulator blocat sau nefuncțional, cu ABS funcțional		X	
			Regulator blocat sau nefuncțional			X
			d)Regulator lipsă			X
1.1.21.	Ansamblu sistem de frânare	Inspecție vizuală	a)Alte dispozitive ale sistemului deteriorate la exterior sau corodate excesiv care afectează sistemul de frânare		X	
			Funcționalitatea frânei este afectată			X
			c)Orice altă componentă fixată nesigur sau montată necorespunzător		X	
			d)Modificare nesigură a unei componente ²⁾		X	
			Performanța frânei este afectată			X
1.2. Performanță și eficacitate frână de serviciu						
1.2.1.	Performanță (+E)	Inspecție pe standul de frânare cu role (pentru mopede cu 2 roți și motocicletă fără ataș) sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu înregistrare și compensare (pentru mopede cu 3 roți, motocicletă cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri) Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	a)Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau mai multe roți		X	
			Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți			X
			b)În cazul frânării în parcurs, vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie		X	
			c)Forța de frânare nu variază gradual (blocarea bruscă a frânei)		X	
			d)Timp de răspuns prea mare la frânare la orice roată		X	
			e) Variație excesivă a forței de frânare în timpul frânării la rotația completă a unei roți		X	
1.2.2.	Eficacitate (+E)	Încercare pe standul de frânare cu role (pentru mopede cu 2 roți și motocicletă fără ataș) sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare (pentru mopede cu 3 roți, motocicletă cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri) Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului	Coeficient de frânare mai mic decât valorile menționate în anexa nr. 11 tabelul 1 lit. A (încercare pe standul de frânare cu role) sau decelerația maximă măsurată mai mică decât valorile menționate în anexa nr. 11 tabelul 5 lit. A (probe în parcurs)		X	
			Coeficient de frânare mai mic decât valorile menționate în anexa nr. 11 tabelul 1 lit. A			X

		maxim A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	(încercare pe standul de frânare cu role) sau decelerația maximă măsurată mai mică decât valorile menționate în anexa nr. 11 tabelul 5 lit. A (probe în parcurs)			
1.4. Performanță și eficacitate frână de staționare (mopede cu 3 roți, motocicleturi și cvadriciculi)						
1.4.1.	Performanță (+E)	Probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Frâna nu acționează pe una / mai multe roți. Vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie		X	
1.4.2.	Eficacitate (+E)	Probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Decelerația maximă măsurată mai mică de 1,6 m/s ² , după caz, pentru toate categoriile de vehicule Mai puțin de 50% din valoarea de mai sus (0.8 m/s ²)		X	X
1.6.	Sistem antiblocare (ABS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare sau prin probe în parcurs	a)Dispozitivul de avertizare nu funcționează		X	
			b)Dispozitivul de avertizare indică funcționarea necorespunzătoare a sistemului		X	
			c)Senzorul de turație al unei roți lipsă sau deteriorat		X	
			d)Cablaj electric ABS deteriorat		X	
			e)Alte componente lipsă sau deteriorate		X	
1.7.	Sistem electronic de frânare (EBS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare	a)Dispozitivul de avertizare nu funcționează		X	
			b)Dispozitivul de avertizare indică funcționarea necorespunzătoare a sistemului		X	
1.8.	Lichid de frână	Inspecție vizuală	Lichid de frână contaminat sau cu sedimente Risc iminent de avarie		X	X
2. SISTEM DE DIRECȚIE						
2.1. Stare mecanică						
2.1.1.	Starea mecanismului de direcție / a casetei de direcție (+E)	Cu vehiculul urcat pe un elevator, cric sau pe canal și cu roțile în aer sau pe platforme culisante, se învârtă ghidonul / volanul într-o parte și-n alta Inspecție vizuală a modului de funcționare a mecanismului de direcție / a casetei de direcție	a)Sistem de direcție greu manevrabil		X	
			b)Palier de arbore răsucit sau cu caneluri uzate Funcționalitate afectată		X	X
			c)Palier de arbore uzat excesiv Funcționalitate afectată		X	X
			d)Deplasare excesivă a arborelui Funcționalitate afectată		X	X
			e)Scurgeri de lichid Formare de picături	X		
					X	
					X	
2.1.2.	Fixare mecanism de	Cu vehiculul aflat pe canal,	a)Fixare necorespunzătoare a		X	

	direcție / casetă de direcție (+E)	se rotește ghidonul / volanul stânga-dreapta Se poate folosi un detector de jocuri corespunzător În cazul în care se utilizează un elevator, se deplasează manual roțile stânga-dreapta Inspecție vizuală a fixării mecanismului de direcție / a casetei de direcție	mecanismului de direcție / a casetei de direcție Fixare periculos de slăbită sau joc vizibil față de șasiu/caroserie/cadru b)Găuri de fixare ovalizate Fixare grav afectată c)Șuruburi de fixare fisurate sau lipsă Fixare grav afectată d)Casetă de direcție fisurată Stabilitatea sau fixarea casetei afectată			X
2.1.3.	Stare conexiuni sistem de direcție (+E)	Inspecție vizuală a componentelor direcției în ceea ce privește uzura, fisurile și siguranța, în timp ce ghidonul / volanul este rotit stânga-dreapta cu autovehiculul pe canal utilizând un detector de jocuri corespunzător sau pe elevator deplasând manual roțile punții directoare stânga-dreapta Starea axului ghidonului se verifică cu frâna pe roata/roțile față acționată	a)Mișcare relativă între componentele sistemului ce ar trebui să fie fixe Mișcare excesivă sau posibilitate de desprindere b)Joc excesiv în articulațiile sistemului de direcție Risc foarte mare de desprindere c)Deformări sau fisuri ale oricărei componente Funcționalitate afectată d)Lipsă dispozitive de blocare la bracărea roților e)Alinierea necorespunzătoare a componentelor (ex. bară de comandă a direcției, bară de conexiune etc.) f)Modificare nesigură ²⁾ Funcționalitate afectată g)Burdof de protecție la praf deteriorat Burdof de protecție la praf lipsă sau deteriorat excesiv		X	X
2.1.4.	Funcționare elemente mecanice de legătură la sistemul de direcție (+E)	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile pe sol, se învârtă ghidonul / volanul în sensul acelor de ceasornic și în sens invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul din direcție Inspecție vizuală a componentelor direcției în ceea ce privește uzura, fisurile și securitatea	a)Mișcarea levierului sau a timoneriei de direcție produce lovirea de o parte fixă a șasiului/caroseriei b)Limitatoare mecanice de cursă nefuncționale sau lipsă (dacă au fost prevăzute de producător) c)Atingerea componentelor		X	X
2.1.5.	Stare, fixare, funcționare și etanșitate servodirecție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile pe sol, se învârtă	a) Scurgere de lichid sau funcționare afectată b)Nivel redus de lichid (sub		X	

	(+E)	ghidonul / volanul în sensul acelor de ceasornic și în sens invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul din direcție Inspecție vizuală a componentelor direcției în ceea ce privește uzura, fisurile și securitatea	marcajul MIN)			
			Lipsă lichid în rezervor		X	
			c)Mecanismul nu funcționează		X	
			Direcția afectată			X
			d)Mecanism fixat necorespunzător sau fisurat		X	
			Direcția afectată			X
			e)Aliniere necorespunzătoare sau lovirea reciprocă a componentelor, ori de o parte fixă a șasiului/caroseriei		X	
			Direcția afectată			X
			f)Reparații necorespunzătoare / modificări nesigure ²⁾		X	
			Direcția afectată			X
			g)Cablu, conductă sau furtun deteriorat, uzat sau corodat excesiv		X	
			Direcția afectată			X
2.2. Ghidon / volan și coloană volan / coloană ghidon (furca față)						
2.2.1.	Stare, fixare ghidon / volan	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe sol, se aliniază ghidonul / volanul la coloană, se mișcă ghidonul / volanul în diferite direcții, perpendicular pe coloană Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor cardanice	a)Deplasare relativă între ghidon / volan și coloana de direcție care indică un joc excesiv Risc foarte mare de desprindere		X	 X
			b)Lipsa dispozitivului de reținere (a siguranței) pe furcă / pe butucul volanului Risc foarte mare de desprindere		X	 X
			c)Butucul, coroana, spițele volanului sau ghidonul fisurate sau fixate necorespunzător Risc foarte mare de desprindere		X	 X
2.2.2.	Stare, fixare coloană de direcție ghidon / volan / juguri, furci cuplaj și amortizor de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe sol, se aliniază ghidonul / volanul la coloană, se mișcă ghidonul/volanul în diferite direcții, perpendicular pe coloană Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a altor articulații (la motocvadricle)	a)Joc excesiv axial al centrului ghidonului / volanului în raport cu coloana b)Joc excesiv radial al centrului ghidonului / volanului în raport cu coloana c)Joc anormal în cuplajul elastic sau cardanic sau cuplaj deteriorat d)Fixare necorespunzătoare Risc foarte mare de desprindere e)Reparație		X X X X	 X X

			necorespunzătoare / modificare nesigură ²⁾			
			f) Cadru furcă corodat excesiv sau deformat		X	
			Cadru furcă montat necorespunzător sau fisurat			X
			g) Joc excesiv al furcii în cadru		X	
2.3.	Joc în sistemul de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal, cu greutatea vehiculului pe roți, motorul, dacă este posibil, pornit pentru vehiculele cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se învârt ușor ghidonul / volanul în sensul acelor de ceasornic și invers, pe cât posibil fără a mișca roțile Inspekția vizuală a mișcării libere	Joc excesiv al elementelor sistemului de direcție (de exemplu un punct de pe coroana volanului poate fi rotit pe un arc de cerc pe o distanță mai mare de o cincime din diametrul volanului fără ca roțile directoare să se miște) sau neconformitate cu cerințele ¹⁾ Siguranța este afectată		X	X
2.4.	Aliniament roți	Verificarea aliniamentului roților pentru motociclete și moped cu două roți - control vizual conform pct. C Verificarea aliniamentului roților pentru celelalte categorii - control vizual	Roți nealiniat în mod evident		X	
2.6.	Servodirecție electronică (EPS)	Inspekție vizuală și verificarea concordanței dintre unghiul ghidonului / volanului și unghiul roților în momentul pornirii sau opririi motorului	a) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al servodirecției electronice (EPS) indică o funcționare defectuoasă a sistemului b) Neconcordanță între unghiul ghidonului / volanului și unghiul roților Direcția afectată c) Nefuncționare a servodirecției		X X X	 X
3. VIZIBILITATE						
3.1.	Câmp de vizibilitate	Inspekție vizuală de pe șa sau de la postul de conducere	Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului care îi afectează vederea în față sau lateral (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz) Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile	X		X
3.2.	Stare geamuri (inclusiv parbriz)	Inspekție vizuală Evaluare conform anexei nr. 2 la reglementări pct. D	a) Geam fisurat sau decolorat în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau nu se asigură vizibilitatea corespunzătoare	X		X

			prin oglinzile exterioare			
			b) Geam cu transparentă neconformă cu specificațiile cerințelor ¹⁾ Transparentă neconformă cu specificațiile cerințelor ¹⁾ în zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz sau pentru geamurile laterale față (nu se asigură vizibilitatea corespunzătoare prin oglinzile exterioare)	X	X	
			c) Geam în stare inacceptabilă (spart, cu acoperire/folie necertificată/ neomologată) Vizibilitatea în interiorul razei de acțiune a ștergătoarelor de parbriz diminuată semnificativ		X	X
3.3.	Oglinzi sau dispozitive retrovizoare	Inspecție vizuală și funcțională de la postul de conducere	a) Oglină sau dispozitiv lipsă sau nemontat în conformitate cu cerințele ¹⁾ (există cel puțin două oglinzi sau dispozitive retrovizoare) Mai puțin de două oglinzi sau dispozitive retrovizoare		X	X
			b) Oglină sau dispozitiv ușor deteriorate sau fixate necorespunzător Oglină sau dispozitiv nefuncțional, puternic deteriorat, fixat necorespunzător, cu risc de cădere	X	X	
3.4.	Ștergătoare de parbriz (dacă este cazul)	Inspecție vizuală și funcțională	a) Ștergător nefuncțional, lipsă sau neconform cu cerințele ¹⁾		X	
			b) Lamela ștergătorului deteriorată Lamela ștergătorului lipsă sau deteriorată excesiv	X	X	
3.5.	Spălător de parbriz (dacă este cazul)	Inspecție vizuală și funcțională	Spălătorul nu funcționează corespunzător (lichidul de spălare lipsește dar pompa funcționează sau jetul de apă direcționat necorespunzător) Nefuncționare spălător	X	X	
3.6.	Sistem de dezaburire (dacă este cazul)	Inspecție vizuală și funcțională	Sistem care nu funcționează corespunzător sau este deteriorat	X		
4. LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE						
4.1. Faruri						
4.1.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Far/sursă de lumină defectă (pentru faruri multiple/surse de lumină multiple; în cazul LED, până la 1/3 nu	X		

			funcționează)			
			Far singular/sursă de lumină singulară defectă; în cazul LED vizibilitate foarte afectată		X	
			b) Defecțiune ușoară a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)	X		
			Funcționare defectuoasă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)		X	
			c) Far fixat necorespunzător		X	
			d) Lipsă far		X	
4.1.2.	Orientare (+E)	Inspecție vizuală și funcțională Se determină centrul de focalizare orizontal al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul aparatului de control al farurilor. Inspectorul va regla farul dacă dispozitivul de reglare este funcțional	Far reglat necorespunzător (centrul de focalizare al unui far nu se încadrează în limitele stabilite în cerințe ¹⁾)		X	
4.1.3.	Comutare lumini	Inspecție vizuală și funcțională	a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele ¹⁾ (număr mai mic de faruri care funcționează concomitent) Depășirea luminozității maxime admise în partea din față (număr mai mare de faruri care funcționează concomitent)	X		
			b) Dispozitiv de comandă defect		X	
4.1.4.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	a) Far, culoare emisă, poziție, intensitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹⁾		X	
			b) Dispersor sau sursă de lumină obstrucționate, reducând intensitatea luminii sau modificând culoarea luminii emise		X	
			c) Sursă de lumină și far incompatibile		X	
4.1.5.	Dispozitiv de reglare pe verticală a farurilor (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și funcțională	a) Dispozitivul nu funcționează		X	
			b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe șa / scaunul conducătorului auto		X	
4.2. Lămpi de poziție față, spate și lămpi/lumini pentru circulația pe timp de zi						
4.2.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă. (în cazul surselor luminoase cu diode luminescente -LED nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din		X	

			acestea, constituite într-un grup compact)			
			b)Dispersor spart sau lipsă		X	
			c)Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
			d)Lipsă lampă		X	
4.2.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾		X	
			Lămpile de poziție spate se sting când farurile sunt aprinse		X	
			b)Comutator defect, nu funcționează		X	
4.2.3.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	a)Lampă, culoare emisă, poziție, intensitate luminoasă sau marcaj neconform cu cerințele ¹⁾	X		
			Lumină roșie în față sau lumină albă în spate; intensitate luminoasă redusă puternic		X	
			b)Dispersor sau sursă de lumină obstrucționat/ă, reducând intensitatea luminii, luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise	X		
			Lumină roșie în față sau lumină albă în spate; intensitate luminoasă redusă puternic		X	
4.3. Lămpi de frânare						
4.3.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă (pentru surse de lumină multiple; în cazul LED, până la 1/3 nu funcționează)	X		
			Sursă de lumină unică defectă (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)		X	
			Nicio sursă de lumină nu funcționează			X
			b)Dispersor ușor deteriorat (fără influență asupra luminii emise)	X		
			Dispersor deteriorat semnificativ (afectează lumina emisă)		X	
			c)Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.3.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu	X		

			cerințele ¹⁾			
			Funcționare întârziată		X	
			Complet nefuncțional			X
			b)Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată		X	
4.3.3.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	Lampă, culoare emisă, poziție, intensitate luminoasă sau marcaj neconform cu cerințele ¹⁾	X		
			Lumină albă în spate; intensitate luminoasă redusă puternic		X	
4.4. Lămpi indicatoare de direcție și de avarie						
4.4.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă (pentru surse de lumină multiple; în cazul LED, până la 1/3 nu funcționează)	X		
			Sursă de lumină unică defectă (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)		X	
			b)Dispersor ușor deteriorat (fără influență asupra luminii emise)	X		
			Dispersor deteriorat semnificativ (afectează lumina emisă)		X	
			c)Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.4.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾	X		
			Complet nefuncțional		X	
4.4.3.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	Lampă, culoare emisă, poziție, intensitate luminoasă sau marcaj neconform cu cerințele ¹⁾		X	
4.4.4.	Frecvență semnal luminos	Inspecție vizuală și funcțională	Frecvența semnalului luminos neconformă cu cerințele ¹⁾ (frecvența diferă cu mai mult de 25%)	X		
4.5. Faruri și lămpi de ceață						
4.5.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă (pentru surse de lumină multiple; în cazul LED, până la 1/3 nu funcționează)	X		
			Sursă de lumină unică defectă (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)		X	
			b)Dispersor ușor deteriorat (fără influență asupra luminii emise)	X		

			Dispersor deteriorat semnificativ (afectează lumina emisă)		X	
			c)Far/lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus		X	
			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.5.2.	Orientare	Inspecție funcțională	Deviere a farului de ceață de la orientarea orizontală	X		
4.5.3.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾	X		
			Complet nefuncțional		X	
4.5.4.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	a)Far/lampă, culoare emisă, poziție, intensitate luminoasă sau marcaj neconform cu cerințele ¹⁾		X	
			b)Sistemul nu funcționează în conformitate cu cerințele ¹⁾		X	
4.6. Lămpi de mers înapoi						
4.6.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă	X		
			b)Dispersoare defecte	X		
			c)Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
			d)Lipsă lampă		X	
4.6.2.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	a)Lampă, culoare emisă, poziție, intensitate luminoasă sau marcaj neconform cu cerințele ¹⁾		X	
			b) Funcționarea sistemului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾		X	
4.6.3.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾	X		
			Lampa de mers înapoi poate fi aprinsă fără ca schimbătorul să se afle în poziția de mers înapoi		X	
4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcii de înmatriculare spate						
4.7.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate	X		
			b)Sursă de lumină defectă (surse de lumină multiple)	X		
			Sursă de lumină defectă (sursă de lumină unică)		X	
			c)Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.7.2.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾	X		

4.8. Catadioptri						
4.8.1.	Stare	Inspecție vizuală	a)Defect sau deteriorat	X		
			Capacitatea de reflexie este diminuată		X	
			b)Element reflectorizant fixat nesigur	X		
			Se poate desprinde		X	
4.8.2.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală	Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconformă cu cerințele ¹⁾	X		
			Dispozitiv neomologat, lipsă sau reflectând culoarea roșie spre față sau culoarea albă spre spate		X	
4.9. Martori luminoși obligatorii pentru sistemul de iluminare						
4.9.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	Nu funcționează	X		
			Nu funcționează pentru faza lungă sau pentru lampa de ceață spate		X	
4.9.2.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	Neconform cu cerințele ¹⁾	X		
4.10.	Conexiuni electrice între autovehicul și remorcă	Inspecție vizuală; dacă este posibil, se verifică continuitatea electrică a conexiunii	a)Componente fixe atașate necorespunzător	X		
			Priză cu fixare necorespunzătoare		X	
			b)Izolație deteriorată	X		
			Poate provoca scurtcircuit		X	
			c)Funcționare necorespunzătoare a conexiunilor electrice ale remorcii sau ale vehiculului tractor		X	
			Luminile de frână ale remorcii nu funcționează deloc			X
4.11.	Cablaj electric	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canalul de vizitare sau pe elevator, inclusiv, dacă este cazul, în compartimentul motor.	a)Cablaj electric fixat necorespunzător	X		
			Prinderi slăbite, care ating muchii ascuțite, conectori ce se pot deconecta		X	
			Cablajul poate atinge părți fierbinți, componente în mișcare de rotație sau solul, conectori deconectați (pentru sistemele de frânare și de direcție)			X
			b)Cablaj electric ușor deteriorat	X		
			Cablaj electric foarte deteriorat		X	
			Cablaj electric extrem de			X

			deteriorat (pentru sistemele de frânare și de direcție)			
			c)Izolație deteriorată	X		
			Poate provoca scurtcircuit		X	
			Risc major de incendiu, formare de scântei			X
4.12.	Lămpi și catadioptri facultativi	Inspecție vizuală și funcțională	a)Lampă/catadioptru montat neconform cu cerințele ¹⁾	X		
			Lumină emisă/reflectată roșie în față sau albă în spate		X	
			b)Lampa nu funcționează în conformitate cu cerințele ¹⁾	X		
			Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă. Lumină emisă/reflectată roșie în față sau albă în spate		X	
			c)Lampă/catadioptru fixat necorespunzător	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
4.13.	Baterie (baterii) de acumulatori	Inspecție vizuală	a)Fixată necorespunzător	X		
			Fixată necorespunzător încât poate provoca scurtcircuit		X	
			b)Scurgeri reduse de electrolit	X		
			Scurgeri majore de electrolit		X	
			c)Comutator defect (dacă este necesar)		X	
			d)Siguranțe improvizate sau defecte (dacă sunt necesare)		X	
			e)Ventilație necorespunzătoare (dacă e necesară)		X	
5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE						
5.1. Punți (axe)						
5.1.1.	Punți (axe) (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe elevator sau deasupra canalului de vizitare utilizând un detector de jocuri	a)Punte (axă) deformată sau fisurată			X
			b)Fixare nesigură la vehicul		X	
			Stabilitate afectată, funcționalitate afectată: joc excesiv în punctele de fixare			X
			c)Modificare nesigură ²⁾		X	
			Stabilitatea afectată, funcționalitatea afectată, spațiu insuficient față de alte componente sau față de sol			X
5.1.2.	Fuzetă (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe elevator sau deasupra canalului de vizitare utilizând un detector de jocuri	a)Fuzetă fisurată			X
		Se aplică o forță laterală sau	b)Uzură excesivă a pivotului fuzetei sau a bușelor		X	
			Posibilitate de desprindere; stabilitatea direcțională			X

		verticală pe fiecare roată și se evaluează jocul dintre portfuzetă și axul fuzetei	afectată			
			c) Mișcare excesivă între fuzetă și puntea rigidă		X	
			Posibilitate de slăbire sau desprindere; stabilitatea direcțională afectată			X
			d) Joc al pivotului fuzetei în punte		X	
			Posibilitate de slăbire sau desprindere; stabilitatea direcțională afectată			X
5.1.3.	Rulmenți roți (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe elevator sau deasupra canalului de vizitare utilizând un detector de jocuri Se rotește fiecare roată Se aplică o forță laterală sau verticală la fiecare roată și se constată mișcarea relativă dintre roată și fuzetă	a) Joc excesiv în rulment		X	
			Stabilitatea direcțională afectată; pericol de distrugere			X
			b) Rulment prea strâns, gripat		X	
			Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere			X
5.2. Roți, jante și anvelope						
5.2.1.	Butuc roată	Inspecție vizuală	a) Prezon sau piuliță de fixare a roții lipsă sau strâns slab		X	
			Prezoane sau piulițe lipsă la aceeași roată sau strânse slab, astfel încât afectează foarte grav siguranța rutieră			X
			b) Butuc uzat sau deteriorat		X	
			Butuc uzat sau deteriorat într-un mod care afectează fixarea sigură a jantei			X
5.2.2.	Jante (+E)	Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal	a) Jantă fisurată sau cu defect de sudură			X
			c) Jantă deformată excesiv sau uzată în zona găurilor de prindere pe butuc sau în zona prinderii inelului de reținere		X	
			Este afectată prinderea sigură de butuc; este afectată prinderea sigură a anvelopei			X
			d) Dimensiunile jantei și compatibilitatea cu anvelopa nu sunt în conformitate cu documentele sau cu cerințele ¹⁾		X	
			e) Spițe rupte, deformate sau lipsă		X	
			Este afectată conducerea în siguranță a autovehiculului			X
			f) Valvă anvelopă deteriorată (autovehicule cu două sau trei roți)		X	
5.2.3.	Anvelope (+E)	Inspecție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi	a) Dimensiunea anvelopei, indicele de sarcină sau indicele de viteză, marca		X	

		pe canal sau prin rotirea roții când vehiculul este suspendat pe elevator. A se vedea pct. D	de omologare nu sunt conforme cu documentele sau cu cerințele ¹⁾ Indice de sarcină sau de viteză necorespunzător pentru utilizare, anvelopa atinge alte părți fixe ale vehiculului, afectând conducerea în siguranță			X
			b)Anvelope de dimensiuni diferite pe aceeași axă		X	
			c)Anvelope de construcție diferită (radial sau diagonal) pe aceeași axă		X	
			d)Anvelope grav deteriorate sau cu tăieturi		X	
			Cord vizibil sau deteriorat			X
			e)Indicatorul de uzură al profilului anvelopei devine expus Adâncimea profilului principal (zona centrală de 3/4 din lățimea benzii de rulare) mai mică de 1,6 mm		X	X
			f)Anvelopa se freacă de alte componente (dispozitive flexibile antiîmproșcare) Anvelopa se freacă de alte componente (nu este periclitată conducerea în siguranță)	X	X	
			h)Sistemul de monitorizare a presiunii anvelopelor funcționează defectuos sau una dintre anvelope este dezumflată în mod evident Nefuncționare evidentă a sistemului	X	X	
			i)Uzură neuniformă pronunțată a anvelopei pe banda de rulare (cu excepția cvadriciclurilor)		X	
5.3. Suspensie						
5.3.1.	Arcuri (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal sau elevator utilizând un detector de jocuri dacă este necesar	a)Arc fixat nesigur pe șasiu, cadru sau punte Mișcare relativă vizibilă. Prinderi foarte slăbite		X	X
			b)O componentă a arcului deteriorată sau fisurată Foaia de arc principală sau foile de arc secundare foarte afectate		X	X
			c)Lipsă arc Foaia de arc principală sau		X	X

			foile de arc secundare foarte afectate			
			d)Modificare nesigură ²⁾ Distanță insuficientă față de alte componente ale vehiculului; arcurile nu funcționează		X	X
5.3.2.	Amortizoare (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal sau elevator utilizând un detector de jocuri dacă este necesar	a)Amortizor fixat nesigur pe șasiu, cadru sau punte Prinderea amortizorului slăbită	X		
			b)Amortizor deteriorat prezentând scurgeri importante sau funcționare necorespunzătoare		X	
			c)Lipsă amortizor		X	
5.3.3.	Bare de torsiune, bielete antiruliu, bară stabilizatoare, basculă, brațe ale suspensiei (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal sau elevator utilizând un detector de jocuri dacă este necesar	a)Fixare necorespunzătoare a unei componente pe șasiu, cadru sau punte Posibilitate de desprindere; stabilitatea direcțională afectată		X	X
			b)Componentă deteriorată sau corodată excesiv Stabilitatea componentei este afectată sau componentă fisurată		X	X
			c)Modificare nesigură ²⁾ Distanță prea mică față de alte componente ale vehiculului; sistemul nu funcționează		X	X
			d)Lipsă bară stabilizatoare (dacă a fost prevăzută de producător)			X
5.3.4.	Articulații suspensie (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal sau elevator utilizând un detector de jocuri dacă este necesar	a)Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a unei bușe sau a unei articulații a suspensiei Posibilitate de desprindere; stabilitatea direcțională afectată		X	X
			b)Burdof de protecție la praf foarte deteriorat Burdof de protecție la praf lipsă sau fisurat	X		
					X	
6. ȘASIU, CADRU ȘI ELEMENTE ATAȘATE						
6.1. Caroserie autoportantă, șasiu, cadru și accesorii						
6.1.1.	Stare generală (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe canal sau elevator Coroziunile se vor evalua conform procedurii prevăzute la anexa nr. 2 la reglementări pct. G	a)Fisură sau deformare ușoară a lonjeroanelor sau a traverselor Fisură sau deformare gravă a lonjeroanelor sau a traverselor		X	X
			b)Plăci de ranforsare sau		X	

			prinderi nesigure			
			Majoritatea prinderilor slăbite; rezistență insuficientă a pieselor			X
			c)Coroziune excesivă care afectează rigiditatea ansamblului		X	
			Rezistență insuficientă a pieselor			X
			d)Praguri, contrapraguri, contraaripi corodate excesiv		X	
6.1.2.	Tubulatură de evacuare, amortizoare de zgomot (+E)	Inspecție vizuală și auditivă cu vehiculul aflat pe canal sau elevator	a)Sistem de evacuare fixat necorespunzător sau neetanș		X	
			b)Gazele de evacuare pătrund în cabina conducătorului sau în compartimentul pasagerilor		X	
			Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord			X
			c)Lipsă element din tubulatura de evacuare		X	
			d)Tubulatura de evacuare nu este poziționată corespunzător		X	
6.1.3.	Rezervor și conducte sau racorduri de combustibil (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe canal sau elevator În cazul sistemelor GPL/GNC cu ajutorul dispozitivelor de detectare a scurgerilor	a)Rezervor, conducte sau racorduri fixate necorespunzător, creând un risc deosebit de incendiu			X
			b)Scurgeri de combustibil sau capacul de la rezervor lipsă sau neetanș		X	
			Risc de incendiu; pierdere importantă de substanțe periculoase			X
			c)Conductă sau racord uzat din cauza frecării	X		
			Conductă sau racord deteriorat		X	
			d)Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire a combustibilului (dacă este prevăzut)		X	
			e)Risc de incendiu datorat: - scurgerilor de combustibil; - protecției necorespunzătoare a rezervorului de combustibil sau a sistemului de evacuare; - stării compartimentului motor			X
			f)Sistem GPL/GNC neconform cu cerințele, oricare parte a sistemului este defectă ¹			X
			o)Alimentare dintr-un rezervor improvizat, altul decât cel destinat			X
6.1.4.	Bare de protecție (dacă	Inspecție vizuală	Fixare slăbită sau deteriorare		X	

	au fost prevăzute de producător)		care poate cauza accidente la contact Componente care se pot desprinde; funcționalitate puternic afectată			X
6.1.5.	Suport pentru roata de rezervă (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	a) Suportul nu este într-o stare corespunzătoare	X		
			b) Suport fisurat sau fixat nesigur		X	
			c) Roată de rezervă fixată nesigur pe suport		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
6.1.6.	Dispozitiv de cuplare și dispozitiv de remorcare (+E)	Inspecție vizuală, dacă este cazul cu vehiculul pe canal sau pe elevator, urmărind cu atenție uzura și funcționarea corespunzătoare a oricărui dispozitiv de siguranță montat și/sau prin utilizarea calibrelor de măsurare sau a șublerului Verificare și evaluare conform procedurii prevăzute la anexa nr. 2 la reglementări pct. H	a) Componentă deteriorată, defectă sau fisurată (dacă nu este utilizată) Componentă deteriorată, defectă sau fisurată (dacă este utilizată)		X	X
			b) Uzură excesivă a unei componente Limita de uzură depășită		X	X
			c) Prindere necorespunzătoare a dispozitivului de cuplare Prindere necorespunzătoare a dispozitivului de cuplare, cu risc foarte mare de desprindere		X	X
			d) Orice dispozitiv de siguranță lipsă, sau care nu funcționează corespunzător		X	
			e) Nefuncționarea oricărui indicator de cuplare		X	
			f) Obstrucționarea plăcii de înmatriculare sau a oricărei lămpi (atunci când dispozitivul de cuplare nu este utilizat) Placa cu numărul de înmatriculare nu este vizibilă integral (atunci când dispozitivul de cuplare nu este utilizat)	X	X	
			g) Modificare nesigură ²⁾ (piese secundare) Modificare nesigură ²⁾ (piese principale)		X	X
			h) Cuplare prea slabă		X	
			i) Dispozitiv de cuplare remorcă neomologat/necertificat			X
6.1.7.	Transmisie (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe canalul de vizitare sau elevator Se verifică zona	a) Șurub de siguranță slăbit sau lipsă Șurub de siguranță slăbit sau		X	X

		ambreiajului, a cutiei de viteze, diferențialului	lipsă, astfel încât afectează foarte grav siguranța rutieră			
			b)Lagărele arborilor de transmisie uzate excesiv Risc foarte mare de desprindere sau de fisurare		X	X
			c)Uzură excesivă a articulațiilor cardanice sau a lanțurilor/curelelor de transmisie Risc foarte mare de desprindere sau de fisurare		X	X
			d)Cuplaje flexibile deteriorate Risc foarte mare de desprindere sau de fisurare		X	X
			e)Arbore deteriorat sau îndoit		X	
			f)Carcasa lagărului fisurată sau fixată necorespunzător Risc foarte mare de desprindere sau de fisurare		X	X
			g)Element de protecție contra prafului deteriorat semnificativ Element de protecție la praf lipsă sau spart	X	X	
			h)Modificare neautorizată a sistemului de transmisie sau a elementelor de comandă		X	
			i)Scurgeri importante lichid, ulei de transmisie (se formează picături)		X	
			j)Comandă ambreiaj fixată necorespunzător, deformată, lipsă element de asigurare comandă		X	
			k)Lipsă transmisie longitudinală sau a arborilor planetari la una din punțile autovehiculului în cazul autovehiculelor cu tracțiune integrală		X	
6.1.7.1.	Funcționare transmisie	Inspecție funcțională	Funcționare necorespunzătoare		X	
6.1.8.	Suporți motor	Inspecție vizuală	Suport motor deteriorat grav și evident Suport motor slăbit sau rupt		X	X
6.1.9.	Performanțe motor		a)Unitate de comandă modificată, afectând siguranța și/sau mediul b)Modificarea motorului sau a anexelor acestuia, afectând siguranța și/sau mediul		X	X
6.2. Cabină conducător auto și caroserie						
6.2.1.	Stare (inclusiv ataș) (+E)	Inspecție vizuală Se vor face verificări și evaluări conform anexei nr.	a)Panou fixat necorespunzător sau deteriorat ori element care		X	

		2 la reglementări pct. G	poate provoca răni			
			Se poate desprinde			X
			b)Montant nesigur (deformat, corodat excesiv sau fisurat care poate genera deschiderea accidentală a capotelor sau a obloanelor)		X	
			Stabilitate afectată			X
			c)Pătrunderea de emisii de gaze ale motorului sau de gaze de evacuare		X	
			Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord			X
			d)Reparație necorespunzătoare / modificare nesigură ²⁾		X	
			Spațiu insuficient față de drum sau de piesele aflate în mișcare			X
			e)Caroserie, cabină incompletă sau deteriorată		X	
			f)Caroserie și cabină corodată excesiv		X	
			h)Dispozitiv de cuplare ataș necorespunzător			X
6.2.2.	Montare (+E)	Inspecție vizuală în zonele de control cu vehiculul pe un elevator sau pe canal Se vor face verificări și evaluări conform anexei nr. 2 la reglementări pct. G	a)Caroserie sau cabină nesigură		X	
			Stabilitatea este afectată			X
			b)Caroserie/cabină în mod evident centrată necorespunzător pe șasiu		X	
			c)Fixare nesigură sau lipsă element de fixare a caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse, dar simetria este asigurată		X	
			Fixare nesigură sau lipsă element de fixare a caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol			X
			d)Corodare excesivă în punctele de fixare pe caroseria autoportantă		X	
			Stabilitate afectată			X
6.2.3.	Uși și dispozitive de închidere uși	Inspecție vizuală și funcțională Se vor face verificări și evaluări conform anexei nr. 2 la reglementări pct. G	a)Ușă care nu se deschide sau nu se închide corespunzător		X	
			b)Ușă care se poate deschide accidental sau care nu rămâne închisă (uși glisante)		X	
			Ușă care se poate deschide accidental sau care nu rămâne închisă (uși pivotante)			X

			c)Ușă, balama, dispozitiv de asigurare sau montant deteriorat	X		
			Ușă, balama, dispozitiv de asigurare sau montant lipsă sau slăbit		X	
			d)Uși corodate excesiv		X	
6.2.4.	Podea (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal Se vor inspecta cu atenție mărită zonele de îmbinare ale podelei cu caroseria Se vor face verificări și evaluări conform anexei nr. 2 la reglementări pct. G	Podea nesigură sau foarte deteriorată Podea instabilă		X	X
6.2.5.	Șa / scaun conducător auto	Inspecție vizuală și funcțională	a)Șa / scaun cu structură defectă Șa / scaun slăbit sau fixat necorespunzător		X	X
			b)Funcționare necorespunzătoare a mecanismului de reglare Șa / scaunul se mișcă sau spătarul scaunului nu poate fi fixat		X	X
6.2.6.	Alte scaune (inclusiv scaunul din ataș)	Inspecție vizuală	a)Scaune defecte sau nesigure (piese secundare) Scaune defecte sau nesigure (piese principale)	X		
			b)Scaune care nu au fost echipate în conformitate cu cerințele ¹⁾ ; numărul de scaune nu corespunde cu cel menționat în CIV; poziționare neconformă cu omologarea		X	
			c)Scaune modificate sau neomologate		X	
6.2.7.	Comenzile conducătorului auto	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare incorectă a oricărei comenzi necesare pentru operarea în siguranță a vehiculului Operarea în siguranță a vehiculului afectată		X	X
6.2.9.	Alte echipamente și accesorii interioare și exterioare	Inspecție vizuală	a)Fixare defectuoasă a unui accesoriu sau echipament		X	
			b) Accesorii sau echipamente neconforme cu cerințele ¹⁾ Element montat care poate provoca răniri; siguranța este afectată	X		X
			c)Scurgeri reduse de la echipamentul hidraulic Scurgeri majore de substanțe periculoase	X		
					X	

6.2.10.	Apărători de noroi (dacă au fost prevăzute de producători), aripi	Inspecție vizuală	a) Lipsă, fixate necorespunzător sau foarte corodate	X		
			Pot provoca răniri; risc de desprindere		X	
			b) Spațiu insuficient față de anvelope/roți	X		
			Spațiu insuficient față de anvelope/roți (apărători)		X	
			c) Neconforme cu cerințele ¹⁾	X		
			Acoperire insuficientă a profilului anvelopei		X	
6.2.11.	Stativ, picior de sprijin	Inspecție vizuală	a) Lipsă, prost fixat sau foarte corodat		X	
			b) Neconform cu cerințele ¹⁾		X	
			c) Risc de desfacere atunci când vehiculul se află în mișcare			X
6.2.12.	Mânere și suporturi pentru picioare	Inspecție vizuală	a) Lipsă, prost fixate sau foarte corodate		X	
			b) Neconforme cu cerințele ¹⁾		X	
7. ALTE ECHIPAMENTE						
7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere						
7.1.1.	Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală	a) Ancorare deteriorată excesiv		X	
			Ancorare cu risc de desprindere			X
			b) Ancorare slăbită		X	
7.1.2.	Stare centuri de siguranță, catarame	Inspecție vizuală și funcțională	a) Centură de siguranță obligatorie lipsă sau care nu a fost montată		X	
			b) Centură de siguranță deteriorată	X		
			Orice tăietură sau urmă de supratensionare		X	
			c) Centură de siguranță neconformă cu cerințele ¹⁾		X	
			d) Catarama centurii de siguranță deteriorată sau cu funcționare incorectă		X	
			e) Retractorul centurii de siguranță deteriorat sau cu funcționare incorectă		X	
7.2.	Stingător de incendiu	Inspecție vizuală	a) Lipsă		X	
			b) Neconform cu cerințele ¹⁾		X	
7.3.	Dispozitiv de închidere și dispozitiv antifurt	Inspecție vizuală și funcțională	a) Dispozitivul antifurt nu funcționează corespunzător	X		
			b) Dispozitiv defect		X	
			Închidere sau blocare inopinată			X
7.4.	Triunghiuri reflectorizante de presemnalizare	Inspecție vizuală	a) Lipsă sau incomplete	X		
			b) Neconform cu cerințele ¹⁾	X		
7.5.	Trusă de prim ajutor	Inspecție vizuală	Lipsă, incompletă sau neconformă cu cerințele ¹⁾	X		
7.7.	Dispozitiv de avertizare	Inspecție vizuală și	a) Nu funcționează	X		

	acustică	funcțională	corespunzător			
			Nu funcționează deloc		X	
			b)Dispozitiv de acționare fixat necorespunzător	X		
			c) Neconform cu cerințele ¹⁾	X		
			Sunetul emis poate fi confundat cu sirenele oficiale		X	
7.8.	Vitezometru	Inspecție vizuală și funcțională în timpul probei în parcurs	a)Nu este montat conform cerințelor ¹⁾	X		
			Lipsă (dacă este obligatoriu)		X	
			b)Funcționare necorespunzătoare	X		
			Total nefuncțional		X	
			c)Insuficient iluminat	X		
			Lipsa iluminării		X	
7.11.	Odometru (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	a)Manipulare evidentă (fraudă) pentru a reduce kilometrajul sau pentru a falsifica kilometrajul unui vehicul		X	
			b)Nefuncționare evidentă		X	
7.12.	Sistem de control electronic al stabilității (ESC) (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	a)Senzorul de turație de la roată lipsă sau deteriorat		X	
			b)Instalație electrică deteriorată		X	
			c)Alte componente lipsă sau deteriorate		X	
			d)Deteriorare sau funcționare necorespunzătoare a comutatorului		X	
			e)Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al ESC indică funcționarea necorespunzătoare a sistemului		X	
8. EMISII POLUANTE						
8.1. Zgomot						
8.1.1.	Sistem de reducere a zgomotului	Evaluare subiectivă	a)Nivelul de zgomot depășește nivelul maxim permis de cerințe ¹⁾		X	
			b)Orice parte a sistemului de reducere a zgomotului slăbită, lipsă, deteriorată, montată incorect sau modificată în mod evident astfel încât ar putea afecta în mod semnificativ nivelul de zgomot		X	
			Risc foarte mare de cădere			X
8.2. Emisii de gaze de evacuare						
8.2.1. Emisii de gaze de evacuare produse de motoare cu aprindere prin scânteie (mas)						
8.2.1.1.	Echipament de control al emisiilor de gaze de evacuare	Inspecție vizuală	a)Echipament de control al emisiilor de gaze montat de producător lipsă, modificat sau defect în mod evident		X	
			b)Neetanșeități ce ar putea		X	

			afecta măsurarea emisiilor			
8.2.2. Emisii de gaze de evacuare produse de motoare cu aprindere prin comprimare (mac)						
8.2.2.1.	Echipament de control al emisiilor de gaze de evacuare	Inspecție vizuală	a)Echipament de control al emisiilor montat de producător lipsă sau defect în mod evident		X	
			b) Neetanșeiți ce ar putea afecta măsurarea emisiilor		X	
8.4. Alte aspecte referitoare la mediu						
8.4.1.	Surgeri de lichide	Inspecție vizuală	Orice scurgere în exces de lichid cu excepția apei, care poate afecta mediul ambiant sau care reprezintă un factor de risc pentru ceilalți participanți la trafic		X	
			Formare constantă de picături, care constituie un risc foarte mare			X
8.4.2.	Fum vizibil	Inspecție vizuală	Fum în exces de orice culoare		X	
9. ALTE VERIFICĂRI						
9.1.	Vehicul în ansamblu	Inspecție vizuală sau prin utilizarea unui echipament adecvat	a)Reparații sau modificări necorespunzătoare ale oricărei componente a vehiculului ce ar putea afecta semnificativ siguranța circulației pe drumurile publice		X	
			b)Orice defect suplimentar constat ce ar putea afecta semnificativ siguranța circulației pe drumurile publice		X	
			c) Orice defect suplimentar care nu permite efectuarea sau finalizarea ITP (motorul nu pornește, defecte accidentale etc) ³⁾		X	

NOTE:

1) “Cerințe” se referă la condițiile stabilite prin omologarea de tip și aplicabile la data omologării, primei înmatriculări, primei înregistrări sau primei puneri în exploatare ori prin condițiile stabilite pentru echiparea ulterioară ori prin legislația națională. Aceste motive de respingere se aplică numai în cazul în care a fost verificată conformitatea cu cerințele.

2) “Modificare nesigură” înseamnă o modificare care are un efect negativ asupra siguranței rutiere a vehiculului sau care are un efect negativ semnificativ asupra mediului

3) În acest caz este necesară reefectuarea ITP

E – verificare ce necesită utilizarea unui echipament specializat

Reparație sau modificare necorespunzătoare înseamnă o reparație sau modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere sau asupra mediului (inclusiv modificări neautorizate sau cu folosirea unor componente neomologate sau necertificate)

DMi (deficiențe minore) – deficiențele care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau impact asupra mediului, precum și alte neconformități minore

DMa (deficiențe majore) – deficiențele susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului sau să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic, precum și alte neconformități mai importante

DP (deficiențe periculoase) – deficiențele care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau care au impact asupra mediului

Un vehicul care prezintă deficiențe încadrabile la mai mult de o categorie de deficiențe este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la același element inspectat poate fi clasificat în categoria imediat superioară de gravitate dacă se poate demonstra că efectul combinat al acestor deficiențe ar genera un risc mai mare la adresa siguranței rutiere

Prescurtări utilizate în tabel:

CI – certificat de înmatriculare

CIV – cartea de identitate a vehiculului

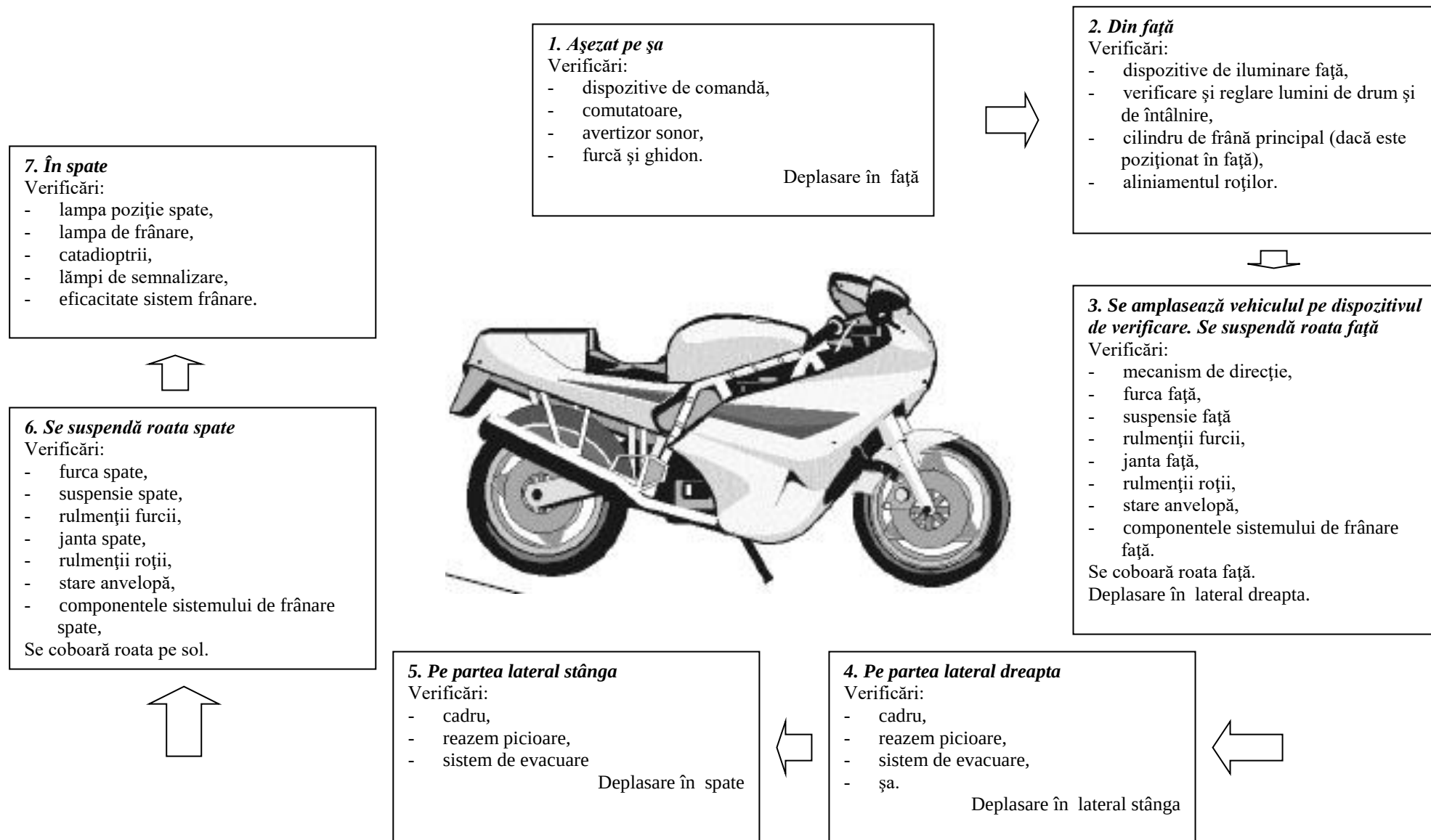
ITP – inspecție tehnică periodică

GPL – gaz petrolier lichefiat (instalație de alimentare cu GPL)

GNC – gaz natural comprimat (instalație de alimentare cu GNC)

Categoriile L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e sunt definite în reglementările RNTR 2.

B. Schemă efectuare ITP mopede și motociclete



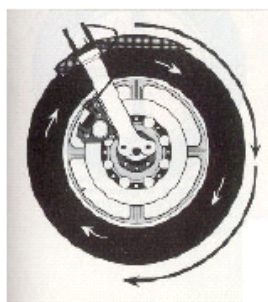
Schema prezentată nu este obligatorie, nu conține toate punctele de verificare din planul de operațiuni, este numai o recomandare a RAR. Inspectorii trebuie să se asigure în cazul în care nu respectă schema de mai sus că toate sistemele și subansamblurile ce trebuie supuse verificării, conform planului de operațiuni, au fost controlate.

C. Aliniamentul roților la mopede și motociclete cu 2 roți

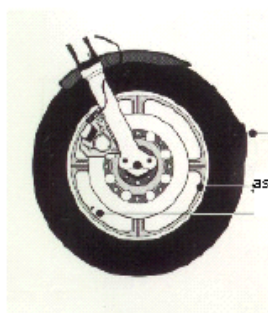


Orice nealiniere vizibilă, suficientă pentru a afecta manevrabilitatea sau conducerea autovehiculului impune respingerea acestuia.

D. Verificare anvelope

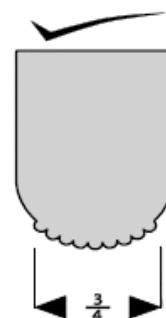
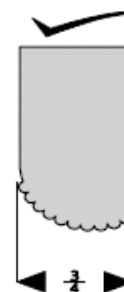
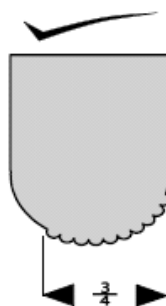


Anvelopa montată
cu respectarea
sensului de rotație



Verificări

adâncime profil și
stare anvelopă
— așezare corectă a anvelopei pe jantă
— starea valvei



**Prevederi privind efectuarea ITP – clasele a II-a și a III-a
autovehicule, tractoare, precum și remorcile acestora**

A. Plan de operațiuni

Nr. crt.	Denumire verificare	Metodă de control și aparatură necesară	Deficiențe constatate	Evaluare deficiențe		
				DMi	DMA	DP
0. IDENTIFICARE VEHICUL						
0.1.	Verificare stare plăci cu numărul de înmatriculare, concordanță dintre plăcile cu numărul de înmatriculare și numărul de înmatriculare din documentele vehiculului (CI și/sau CIV)	Inspecție vizuală	a)Placă lipsă sau fixată necorespunzător astfel încât s-ar putea desprinde de pe vehicul		X	
			b)Număr de înmatriculare lipsă sau ilizibil		X	
			c)Numărul de înmatriculare de pe placă nu este în concordanță cu documentele vehiculului		X	
			d)Placă confecționată artizanal		X	
0.2.	Identificare vehicul; verificare concordanță dintre datele de identificare prelevate de pe vehiculul prezentat la ITP și datele din CIV	Inspecție vizuală după curățarea locurilor unde se află poansonate numărul de identificare, codul și seria motorului Se verifică concordanța dintre vehiculul prezentat la ITP și datele din CIV	a)Lipsă număr de identificare poansonat sau lipsă plăcuță cu număr de identificare de la bord (dacă producătorul nu a prevăzut poansonarea numărului de identificare)		X	
			b)Număr de identificare incomplet, ilizibil, falsificat (de ex. modificat sau poansonat neconform) sau care nu corespunde cu documentele vehiculului		X	
			c)Documente ale vehiculului prezentate la ITP ilizibile sau cu inexactități materiale	X		
			d)Vehiculul prezentat la ITP nu corespunde cu datele din CIV privind: categoria, caroseria, marca, tipul vehiculului, codul motorului, seria motorului, tipul combustibilului, sursa de energie, culoarea		X	
			e)Cod sau serie motor falsificat/falsificată (de ex. modificate sau poansonate neconform)		X	
			f)Suportul pe care se află poansonat numărul de identificare este fixat artizanal pe vehicul (de ex. înconjurat de un cordon de sudură)		X	
			g)Vehiculul are o altă culoare decât cea din CIV pe o suprafață mai mare de 50%		X	
1. SISTEM DE FRÂNARE						
1.1. Stare mecanică și funcționare						
1.1.1.	Ax pedală frână de serviciu/ax manetă de	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor,	a)Ax prea strâns		X	
			b)Uzură avansată sau joc		X	

	frână	În timp ce sistemul de frânare este acționat <i>Notă:</i> Autovehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit	excesiv c)Lipsă siguranță pedală			X
1.1.2.	Stare și cursă pedală / manetă de frână	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat <i>Notă:</i> Autovehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit	a)Cursă excesivă sau rezervă insuficientă a cursei libere a dispozitivului de acționare b)Dispozitivul de acționare nu revine corect la poziția inițială Dacă funcționalitatea este afectată c)Îmbrăcăminte pedală (dacă a fost prevăzută de producător) uzată excesiv (netedă), fixată incorect sau lipsă d)Dispozitiv de acționare deformat excesiv, fisurat, rupt		X	
1.1.3.	Pompă de vacuum sau compresor și rezervoare de aer	Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru Se verifică timpul necesar pompei sau compresorului să atingă valoarea de operare sigură Se verifică funcționarea avertizorului, a supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de siguranță la suprapresiune	a)Presiune/vacuum insuficient pentru asigurarea a cel puțin patru acționări ale frânei după declanșarea avertizorului (sau când manometrul indică un nivel periculos) Presiune/vacuum insuficient pentru asigurarea a cel puțin două acționări ale frânei după declanșarea avertizorului (sau când manometrul indică un nivel periculos) b)Timpul de formare a presiunii/ vidului la valoarea sigură de operare este prea lung față de cerințe ¹⁾ c)Supapa de protecție multicircuit sau supapa de siguranță la suprapresiune nu funcționează d)Pierdere de aer care provoacă o scădere importantă de presiune sau pierdere de aer perceptibilă auditiv e)Deteriorare exterioară care poate afecta funcționarea sistemului de frânare Nivelul de performanță al frânei de securitate nu este respectat		X	X
1.1.4.	Manometru sau indicator pentru presiune scăzută	Verificare funcțională	Funcționare defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută ori a manometrului Este imposibilă identificarea presiunii scăzute	X		X
1.1.5.	Supapă de comandă a frânei, cu acționare	Inspecție vizuală, funcțională și auditivă a	a)Dispozitiv de acționare a supapei uzat excesiv, fisurat		X	

	manuală	componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	sau deteriorat			
			b)Dispozitiv de acționare a supapei nesigur sau supapă fixată necorespunzător		X	
			c)Pierderi de aer în sistem, conexiuni strânse necorespunzător		X	
			d)Funcționare necorespunzătoare		X	
1.1.6.	Element de acționare frână de staționare, levier de comandă frână de staționare, mecanism cu clichet frână de staționare, frână de staționare cu acționare electrică	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Blocare incorectă a mecanismului cu clichet		X	
			b) Uzură a axului levierului sau a mecanismului cu clichet	X		
			Uzură excesivă		X	
			c)Cursă prea mare sau prea mică a levierului indicând un reglaj incorect		X	
			d)Element de acționare lipsă, deteriorat sau nefuncțional		X	
			e)Funcționare incorectă, indicatorul de avertizare indică o funcționare defectuoasă		X	
1.1.7.	Supape de frânare (supape de comandă, supape de descărcare, reglatoare de presiune etc.)	Inspecție vizuală, funcțională și auditivă a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Supapă deteriorată sau pierderi excesive de aer		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
			b)Pierderi de ulei importante la compresor	X		
			c)Supapă fixată sau montată necorespunzător		X	
			d)Pierdere sau scurgere de lichid de frână		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
1.1.8.	Elemente de cuplare ale frânelor (semi)remorcii (electrice și pneumatice)	Deconectarea și reconectarea tuturor elementelor de cuplare ale sistemelor de frânare dintre autovehiculul tractor și (semi)remorcă Inspecție vizuală, funcțională și auditivă a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Robinet de închidere defect sau supapă cu etanșare automată defectă	X		
			Funcționalitatea este afectată		X	
			b) Robinet de închidere sau supapă nefixat/nefixată sau montate necorespunzător	X		
			Funcționalitatea este afectată		X	
			c)Pierderi excesive de aer		X	
			Funcționalitatea este afectată			X
1.1.9.	Rezervoare de aer comprimat	Inspecție vizuală și auditivă	d)Funcționare necorespunzătoare		X	
			Acționarea frânei este afectată			X
			a)Rezervor ușor deteriorat sau ușor corodat	X		
			Rezervor foarte deteriorat, foarte corodat sau cu pierderi de aer		X	
			b)Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de purjare	X		

			Nefuncționarea dispozitivului de purjare		X	
			c)Fixare sau montare necorespunzătoare		X	
1.1.10.	Dispozitiv servofrână, pompă centrală de frână (pentru sistemul de frânare hidraulic)	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Dispozitiv servofrână defect sau ineficient Nu funcționează		X	X
			b)Pompă centrală defectă dar frâna încă funcționează Pompă centrală defectă sau neetanșă încât funcționalitatea frânei este afectată		X	X
			c)Pompă centrală fixată necorespunzător dar frâna încă funcționează Pompă centrală fixată necorespunzător astfel încât funcționalitatea frânei este afectată		X	X
			d)Cantitate insuficientă de lichid de frână, sub marcajul MIN Cantitatea de lichid de frână este considerabil sub marcajul MIN Lichidul de frână nu este vizibil	X	X	X
			e)Lipsă capac rezervor lichid de frână	X		
			f)Martor nivel lichid de frână aprins sau defect (dacă a fost prevăzut de producător)	X		
			g)Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare în caz de nivel insuficient al lichidului de frână (dacă a fost prevăzut de producător)	X		
1.1.11.	Conducte de frână rigide	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat A se vedea pct. C	a)Risc iminent de fisurare sau rupere			X
			b) Conducte sau conexiuni neetanșe (sisteme pneumatice) Conducte sau conexiuni neetanșe (sisteme de frânare cu acționare hidraulică)		X	X
			c)Conducte deteriorate sau corodate excesiv Este afectată funcționarea frânelor prin blocare sau prin risc iminent de scurgere		X	X
			d)Conductă poziționată necorespunzător Risc de producere a unei	X		X

			avarii din cauza poziționării necorespunzătoare			
1.1.12.	Furtunuri de frână	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Risc iminent de fisurare sau de rupere			X
			b)Furtun deteriorat, cu puncte de frecare, răsucit sau prea scurt	X		
			Furtun deteriorat sau cu puncte ori urme de frecare		X	
			c)Neetanșeitate furtun sau racord (sisteme pneumatice)		X	
			Furtun sau conexiune neetanșă (sisteme hidraulice)			X
			d)Umflare a furtunului sub presiune		X	
			Cord deteriorat			X
			e)Furtun cu porozități		X	
1.1.13.	Garnituri de frânare (plăcuțe, saboți)	Inspecție vizuală acolo unde există zonă de vizitare	a)Garnitură excesiv de uzată (la nivelul marcajului minim)		X	
			Garnitură excesiv de uzată (marcajul minim nu este vizibil)			X
			b)Garnitură ancrasată (cu ulei, unsoare etc.)		X	
			Funcționarea frânei este afectată din cauza ancrasării garniturii			X
			c)Garnitură lipsă sau montată greșit			X
1.1.14.	Tamburi și discuri de frână	Inspecție vizuală, inclusiv în zona de ventilație	a)Tambur sau disc uzat		X	
			Tambur sau disc excesiv de uzat, excesiv de deteriorat, fisurat, fixat necorespunzător sau spart			X
			b)Tambur sau disc ancrasat (cu ulei, unsoare etc.)		X	
			Funcționarea frânei este afectată din cauza ancrasării tamburului sau a discului			X
			c)Tambur sau disc lipsă			X
			d)Platou fixat nesigur, joc platou		X	
1.1.15.	Cabluri de frână, leviere, conexiuni, tije de acționare	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Cablu deteriorat sau cu noduri		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
			b)Componentă corodată sau uzată excesiv		X	
			Funcționarea frânei este afectată			X
			c)Cablu, levier, tijă sau conexiune necorespunzătoare		X	
			d)Ghidaj de cablu		X	

			necorespunzător			
			e)Orice element care poate împiedica mișcarea liberă a elementelor sistemului de frânare		X	
			f)Mișcare necorespunzătoare a timoneriei din cauza reglajului incorect sau uzurii excesive		X	
			g)Lipsă cabluri sau elemente ale timoneriei			X
1.1.16.	Elemente de acționare sistem frânare (inclusiv etriere, cilindri de frână cu arc, cilindri de frână hidraulici)	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Element de acționare fisurat sau deteriorat Funcționarea frânei este afectată		X	X
			b) Element de acționare neetanș Funcționarea frânei este afectată		X	X
			c) Element de acționare fixat sau montat necorespunzător Funcționarea frânei este afectată		X	X
			d)Element de acționare corodat excesiv Risc de fisurare		X	X
			e)Cursă insuficientă sau prea mare a pistonului sau a mecanismului cu membrană Funcționarea frânei este afectată		X	X
			f)Deteriorarea învelișului de protecție Înveliș de protecție lipsă sau deteriorat excesiv	X		
					X	
1.1.17.	Regulator automat al frânării în funcție de încărcare (dacă a fost prevăzută de producător)	Inspecție vizuală și funcțională în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Timonerie defectă		X	
			b)Timonerie reglată necorespunzător		X	
			c)Regulator blocat sau nefuncțional, cu ABS funcțional Regulator blocat sau nefuncțional		X	X
			d)Regulator lipsă (dacă este prevăzut)			X
			e)Lipsa plăcuței cu datele tehnice principale	X		
			f)Date ilizibile sau neconforme cu cerințele ¹⁾	X		
1.1.18.	Dispozitive și indicatoare de reglare a jocurilor	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Dispozitiv deteriorat, gripat, cu mișcare anormală, uzat excesiv sau reglat necorespunzător		X	
			b)Dispozitiv de reglare a jocului defect		X	
			c)Dispozitiv de reglare a		X	

			jocului montat incorect			
1.1.19.	Frână de încetinire (dacă a fost prevăzută de producător sau dacă este obligatorie)	Inspecție vizuală	a) Conector sau suport fixat nesigur	X		
			Funcționalitatea este afectată		X	
			b) Sistem defect în mod evident sau lipsă		X	
1.1.20.	Acționare automată a frânei (semi)remorcii	Deconectare cuplă de frânare dintre autovehicul și (semi)remorcă	Frâna (semi)remorcii nu acționează automat la deconectarea dispozitivului de cuplare			X
1.1.21.	Ansamblu sistem de frânare	Inspecție vizuală și auditivă	a) Alte dispozitive ale sistemului (de exemplu, pompă antigel, uscător de aer etc.) deteriorate la exterior sau corodate excesiv care afectează sistemul de frânare		X	
			Funcționalitatea frânei este afectată			X
			b) Pierderi de aer sau de antigel	X		
			Funcționalitatea sistemului este afectată		X	
			c) Orice altă componentă fixată nesigur sau montată necorespunzător		X	
			d) Modificare nesigură a unei componente ²⁾		X	
			Performanța frânei este afectată			X
1.1.22.	Conectoare de testare (atunci când sunt montate sau obligatorii)	Inspecție vizuală	a) Lipsă		X	
			b) Deteriorate	X		
			Inutilizabile sau neetanșe		X	
1.1.23.	Frânare inerțială	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	Eficiență insuficientă		X	
1.2. Performanță și eficacitate frână de serviciu						
1.2.1.	Performanță (+E)	Inspecție pe standul de frânare cu role sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare. Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim; la autovehiculele care nu sunt echipate cu servofrână, verificarea se efectuează prin aplicarea unui efort de acționare la pedală care nu trebuie să depășească valoarea determinată în funcție de starea de încărcare a autovehiculului. Pentru autovehiculele destinate învățării conducerii auto și pentru cele adaptate conducerii de către o persoană cu handicap se va efectua o probă	a) Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau mai multe roți		X	
			Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți			X
			b) Dezechilibrul forțelor de frânare de la roțile aceleiași punți este mai mare de 30% dar mai mic de 50% În cazul frânării în parcurs, vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie		X	
			Dezechilibrul forțelor de frânare de la roțile aceleiași punți este mai mare de 50%			X
			c) Forța de frânare nu variază gradual (blocarea bruscă a frânei)		X	
			d) Timp de răspuns prea mare la frânare la orice roată		X	
			e) Variație excesivă a forței de		X	

		suplimentară de frânare cu acționarea dispozitivului suplimentar. A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	frânare în timpul frânării la rotația completă a unei roți			
1.2.2.	Eficacitate (+E)	Încercare pe standul de frânare cu role (cu utilizarea, după caz, a dispozitivului de măsurare a forței la pedală, a dispozitivului de măsurare a presiunii în instalația de frânare, a dispozitivului de ancorare) sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare și, după caz, dispozitiv de măsurare a efortului la pedală Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim Pentru autovehiculele destinate învățării conducerii auto și pentru cele adaptate conducerii de către o persoană cu handicap se va efectua o probă suplimentară de frânare cu acționarea dispozitivului suplimentar Autovehiculele sau (semi)remorcile cu masa totală maximă admisibilă mai mare de 3,5 tone trebuie inspectate în conformitate cu standardele ISO 21069. A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Coeficient de frânare mai mic decât valorile menționate în anexa nr. 11 tabelul 1 lit. B și C (încercare pe standul de frânare cu role) sau decelerația maximă măsurată mai mică decât valorile menționate în anexa nr. 11 tabelul 5 lit. B și C (probe în parcurs)		X	
			Coeficient de frânare mai mic decât valorile menționate în anexa nr. 11 tabelul 1 lit. B și C (încercare pe standul de frânare cu role) sau decelerația maximă măsurată mai mică decât valorile menționate în anexa nr. 11 tabelul 5 lit. B și C (probe în parcurs)			X
1.3. Performanță și eficacitate frână de securitate (dacă este acționată printr-un sistem separat)						
1.3.1.	Performanță (+E)	În cazul în care sistemul de frânare al frânei de securitate este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1. A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	a) Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți b) Dezechilibrul forțelor de frânare de la roțile aceleiași punți este mai mare de 30% dar mai mic de 50%. În cazul frânării în parcurs, autovehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie Dezechilibrul forțelor de frânare de la roțile aceleiași punți este mai mare de 50% c) Forța de frânare nu variază gradual (blocarea bruscă a frânei)		X	
						X
					X	
						X
					X	

1.3.2	Eficacitate (+E)	În cazul în care sistemul de frânare al frânei de securitate este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1. Nu se efectuează la tractoare A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Coeficient de frânare mai mic decât valorile menționate în anexa nr. 11 tabelul 2		X	
			Coeficient de frânare mai mic decât valorile menționate în anexa nr. 11 tabelul 2			X
1.4. Performanță și eficacitate frână de staționare (când nu este frână de securitate)						
1.4.1.	Performanță (+E)	Inspecție pe standul de frânare sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Frâna nu acționează pe una dintre părți În cazul frânării în parcurs, vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie		X	
1.4.2.	Eficacitate (+E)	Inspecție pe standul de frânare sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare sau cu vehiculul pe o pantă cu unghi de înclinare cunoscut. Se acționează frâna gradual (după caz) până la obținerea efortului maxim A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Coeficient de frânare mai mic de 16% sau decelerația maximă măsurată mai mică de 1,6 m/s ² , după caz, pentru toate categoriile de vehicule Mai puțin de 50% din valorile de mai sus (8% sau 0.8 m/s ²)		X	X
1.5.	Performanță frână de încetinire	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, probe funcționale în parcurs	a)Forța de frânare nu variază gradual (nu se aplică la frâna de încetinire pe evacuare)		X	
			b)Sistem inoperant		X	
1.6.	Sistem antiblocare (ABS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a)Dispozitivul de avertizare nu funcționează		X	
			b)Dispozitivul de avertizare indică funcționarea necorespunzătoare a sistemului		X	
			c)Senzorul de turație al unei roți lipsă sau deteriorat		X	
			d)Cablaj electric ABS deteriorat		X	
			e)Alte componente lipsă sau deteriorate		X	
			f)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
1.7.	Sistem electronic de frânare (EBS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a)Dispozitivul de avertizare nu funcționează		X	
			b)Dispozitivul de avertizare indică funcționarea necorespunzătoare a sistemului		X	
			c)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	

1.8.	Lichid de frână	Inspecție vizuală	Lichid de frână contaminat sau cu sedimente		X	
			Risc iminent de avarie			X
2. SISTEM DE DIRECȚIE						
2.1. Stare mecanică						
2.1.1.	Starea casetei de direcție (+E)	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile în aer sau pe platforme culisante, se învârtă volanul într-o parte și-n alta Inspecție vizuală a modului de funcționare a casetei de direcție	a)Sistem de direcție greu manevrabil		X	
			b)Palier de arbore răsucit sau cu caneluri uzate		X	
			Funcționalitate afectată			X
			c)Palier de arbore uzat excesiv		X	
			Funcționalitate afectată			X
			d)Deplasare excesivă a arborelui		X	
			Funcționalitate afectată			X
			e)Scurgeri de lichid	X		
			Formare de picături		X	
2.1.2.	Fixare casetă de direcție (+E)	Cu vehiculul aflat pe canal, se rotește volanul stânga-dreapta Se poate folosi un detector de jocuri corespunzător În cazul în care se utilizează un elevator, se deplasează manual roțile stânga-dreapta Inspecție vizuală a fixării casetei de direcție	a)Fixare necorespunzătoare a casetei		X	
			Fixare periculos de slăbită sau joc vizibil față de șasiu/caroserie			X
			b)Găuri de fixare ovalizate		X	
			Fixare grav afectată			X
			c)Șuruburi de fixare fisurate sau lipsă		X	
			Fixare grav afectată			X
			d)Casetă de direcție fisurată		X	
			Stabilitatea sau fixarea casetei de direcție afectată			X
2.1.3.	Stare conexiuni sistem de direcție (+E)	Inspecție vizuală a componentelor direcției în ceea ce privește uzura, fisurile și siguranța, în timp ce volanul este rotit stânga-dreapta cu autovehiculul pe canal utilizând un detector de jocuri corespunzător sau pe elevator deplasând manual roțile punții directoare stânga-dreapta	a)Mișcare relativă între componentele sistemului ce ar trebui să fie fixe		X	
			Mișcare excesivă sau posibilitate de desprindere			X
			b)Joc excesiv în articulațiile sistemului de direcție		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
			c)Deformări sau fisuri ale oricărei componente		X	
			Funcționalitate afectată			X
			d)Lipsă dispozitive de blocare la bracarea roților		X	
			e)Alinierea necorespunzătoare a componentelor (ex. bară de comandă a direcției, bară de conexiune etc.)		X	
			f)Modificare nesigură ²⁾		X	

			Funcționalitate afectată			X
			g)Burdof de protecție la praf deteriorat	X		
			Burdof de protecție la praf lipsă sau deteriorat excesiv		X	
2.1.4.	Funcționare elemente mecanice de legătură la sistemul de direcție (+E)	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile pe sol, se învârtă volanul în sensul acelor de ceasornic și în sens invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul din direcție Inspecție vizuală a componentelor direcției în ceea ce privește uzura, fisurile și securitatea	a)Mișcarea levierului sau a timoneriei de direcție produce lovirea de o parte fixă a șasiului/caroseriei		X	
			b)Limitatoare mecanice de cursă nefuncționale sau lipsă (dacă au fost prevăzute de producător		X	
			c)Atingerea componentelor		X	
2.1.5.	Stare, fixare, funcționare și etanșitate servodirecție (+E)	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile pe sol, se învârtă volanul în sensul acelor de ceasornic și în sens invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul din direcție Inspecție vizuală a componentelor direcției în ceea ce privește uzura, fisurile și securitatea	a) Scurgere de lichid sau funcționare afectată		X	
			b)Nivel redus de lichid (sub marcajul MIN)	X		
			Lipsă lichid în rezervor		X	
			c)Mecanismul nu funcționează		X	
			Direcția afectată			X
			d)Mecanism fixat necorespunzător sau fisurat		X	
			Direcția afectată			X
			e)Aliniere necorespunzătoare sau lovirea reciprocă a componentelor, ori de o parte fixă a șasiului/caroseriei		X	
			Direcția afectată			X
			f)Reparații necorespunzătoare / modificări nesigure ²⁾		X	
			Direcția afectată			X
			g)Cablul,conductă sau furtun deteriorat, uzat sau corodat excesiv		X	
			Direcția afectată			X
2.2. Volan și coloană volan						
2.2.1.	Stare, fixare volan	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe sol, se aliniază volanul la coloană, se mișcă volanul în diferite direcții, perpendicular pe coloană Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor cardanice	a)Deplasare relativă între volan și coloana de direcție care indică un joc excesiv		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
			b)Lipsa dispozitivului de reținere (a siguranței) pe butucul volanului		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X

			c)Butucul, coroana sau spițele volanului fisurate sau fixate necorespunzător		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
2.2.2.	Stare, fixare coloană volan/juguri, furci cuplaj și amortizor de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe sol, se aliniază volanul la coloană, se mișcă volanul în diferite direcții, perpendicular pe coloană	a)Joc excesiv axial al centrului volanului în raport cu coloana		X	
		Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor cardanice	b)Joc excesiv radial al centrului volanului în raport cu coloana		X	
			c)Joc anormal în cuplajul elastic sau cardanic sau cuplaj deteriorat		X	
			d)Fixare necorespunzătoare		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
			e)Reparație necorespunzătoare / modificare nesigură ²⁾			X
2.3.	Joc în sistemul de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal, cu greutatea vehiculului pe roți, motorul, dacă este posibil, pornit pentru vehiculele cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se învârtă ușor volanul în sensul acelor de ceasornic și invers, pe cât posibil fără a mișca roțile	Joc excesiv al elementelor sistemului de direcție (de exemplu un punct de pe coroana volanului poate fi rotit pe un arc de cerc pe o distanță mai mare de o cincime din diametrul volanului fără ca roțile directoare să se miște) sau neconformitate cu cerințele ¹⁾		X	
		Inspeția vizuală a mișcării libere	Siguranța este afectată			X
2.4.	Aliniament roți	Verificarea aliniamentului roților Control vizual	Roți nealiniat în mod evident		X	
2.5.	Placa turnantă a axei directoare la remorci (+E)	Inspeție vizuală sau utilizând un detector de jocuri corespunzător	a)Componentă ușor deteriorată		X	
		Se decuplează remorca și apoi proțapul este rotit stânga-dreapta sau roțile punții directoare sunt deplasate stânga-dreapta până la cursa maximă	Componentă puternic deteriorată sau fisurată			X
			b) Joc excesiv		X	
			Deplasarea în linie dreaptă sau stabilitatea direcțională afectată			X
			c)Fixare necorespunzătoare		X	
			Poate conduce la desprindere			X
2.6.	Servodirecție electronică (EPS)	Inspeție vizuală și verificarea concordanței dintre unghiul volanului și unghiul roților în momentul pornirii sau opririi motorului și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al servodirecției electronice (EPS) indică o funcționare defectuoasă a sistemului		X	
			b)Neconcordanță între unghiul volanului și unghiul roților		X	
			Direcția afectată			X
			c)Nefuncționare a servodirecției		X	

			d)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
3. VIZIBILITATE						
3.1.	Câmp de vizibilitate	Inspecție vizuală de la postul de conducere	Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului care îi afectează vederea în față sau lateral (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz) Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile	X		X
3.2.	Stare geamuri (inclusiv parbriz)	Inspecție vizuală Evaluare conform pct. D	a)Geam fisurat sau decolorat în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau nu se asigură vizibilitatea corespunzătoare prin oglinzile exterioare	X		X
			b)Geam cu transparență neconformă cu specificațiile cerințelor ¹⁾ Transparență neconformă cu specificațiile cerințelor ¹⁾ în zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz sau pentru geamurile laterale față (nu se asigură vizibilitatea corespunzătoare prin oglinzile exterioare)	X		X
			c)Geam în stare inacceptabilă (spart, cu acoperire/folie necertificată/ neomologată) Vizibilitatea în interiorul razei de acțiune a ștergătoarelor de parbriz diminuată semnificativ		X	X
3.3.	Oglinzi sau dispozitive retrovizoare (+E)	Inspecție vizuală și funcțională de la postul de conducere Se va verifica vizibilitatea jaloanelor în poligonul de probe conform anexei nr. 3 la reglementări pentru oglinzile din clasele IV și V	a)Oglindă sau dispozitiv lipsă sau nemontat în conformitate cu cerințele ¹⁾ (există cel puțin două oglinzi sau dispozitive retrovizoare) Mai puțin de două oglinzi sau dispozitive retrovizoare		X	X
			b)Oglindă sau dispozitiv ușor deteriorate sau fixate necorespunzător Oglindă sau dispozitiv nefuncțional, puternic deteriorat, fixat necorespunzător, cu risc de cădere	X		X
			c)Câmp vizual necesar neacoperit		X	
			d)Oglindă suplimentară la	X		

			autovehiculele destinate învățării conducerii auto deteriorată, montată necorespunzător			
			Oglindă suplimentară la autovehiculele destinate învățării conducerii auto lipsă		X	
3.4.	Ștergătoare de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională	a)Ștergător nefuncțional, lipsă sau neconform cu cerințele ¹⁾		X	
			b)Lamela ștergătorului deteriorată	X		
			Lamela ștergătorului lipsă sau deteriorată excesiv		X	
3.5.	Spălător de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională	Spălătorul nu funcționează corespunzător (lichidul de spălare lipsește, dar pompa funcționează sau jetul de apă direcționat necorespunzător)	X		
			Nefuncționare spălător		X	
3.6.	Sistem de dezaburire	Inspecție vizuală și funcțională	Sistem care nu funcționează corespunzător sau este deteriorat	X		
4. LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE						
4.1. Faruri						
4.1.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Far/sursă de lumină defectă (pentru faruri multiple/surse de lumină multiple; în cazul LED, până la 1/3 nu funcționează)	X		
			Far singular/sursă de lumină singulară defectă; în cazul LED vizibilitate foarte afectată		X	
			b)Defecțiune ușoară a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)	X		
			Funcționare defectuoasă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)		X	
			c)Far fixat necorespunzător		X	
			d) Lipsă far		X	
4.1.2.	Orientare (+E)	Inspecție vizuală și funcțională Se determină centrul de focalizare orizontal al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul aparaturii de control al farurilor sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului Inspectorul va regla farul dacă dispozitivul de reglare este funcțional	a)Far reglat necorespunzător (centrul de focalizare al unui far nu se încadrează în limitele stabilite în cerințe ¹⁾		X	
			b)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
4.1.3.	Comutare lumini	Inspecție vizuală și	a)Comutator care nu	X		

		funcțională sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	funcționează în conformitate cu cerințele ¹⁾ (număr mai mic de faruri care funcționează concomitent)			
			Depășirea luminozității maxime admise în partea din față (număr mai mare de faruri care funcționează concomitent)		X	
			b)Dispozitiv de comandă defect		X	
			c)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
4.1.4.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	a)Far, culoare emisă, poziție, intensitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹⁾		X	
			b)Dispersor sau sursă de lumină obstrucționate, reducând intensitatea luminii sau modificând culoarea luminii emise		X	
			c)Sursă de lumină și far incompatibile		X	
			d)Faruri destinate conducerii pe partea stângă		X	
4.1.5.	Dispozitiv de reglare pe verticală a farurilor (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și funcțională, dacă este posibil, sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a)Dispozitivul nu funcționează		X	
			b)Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto		X	
			c)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
4.1.6.	Dispozitiv de spălare a farurilor (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și funcțională, dacă este posibil	Ștergătorul și/sau spălătorul nu funcționează	X		
			În cazul lămpilor cu descărcare în gaz		X	
4.2. Lămpi de poziție față, spate, lămpi de gabarit, lămpi de contur și lămpi/lumini pentru circulația pe timp de zi						
4.2.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă. (în cazul surselor luminoase cu diode luminescente - LED nu se consideră defect dacă funcționează minim 50% din acestea, constituite într-un grup compact)		X	
			b)Dispersor spart sau lipsă		X	
			c)Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
			d)Lipsă lampă		X	
4.2.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾		X	
			Lămpile de poziție spate și lămpile de contur se sting când farurile sunt aprinse		X	
			b)Comutator defect, nu funcționează		X	

4.2.3.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	a)Lampă, culoare emisă, poziție, intensitate luminoasă sau marcaj neconform cu cerințele¹⁾ Lumină roșie în față sau lumină albă în spate; intensitate luminoasă redusă puternic	X	X	
			b)Dispersor sau sursă de lumină obstrucționat/ă, reducând intensitatea luminii, luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise Lumină roșie în față sau lumină albă în spate; intensitate luminoasă redusă puternic	X	X	
4.3. Lămpi de frânare						
4.3.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă (pentru surse de lumină multiple; în cazul LED, până la 1/3 nu funcționează) Sursă de lumină unică defectă (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3) Nicio sursă de lumină nu funcționează	X	X	X
			b)Dispersor ușor deteriorat (fără influență asupra luminii emise) Dispersor deteriorat semnificativ (afectează lumina emisă)	X	X	
			c)Lampă fixată nesigur Risc foarte mare de desprindere	X	X	
			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.3.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a)Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele¹⁾ Funcționare întârziată Complet nefuncțional	X	X	X
			b)Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată		X	
			c)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
			d)Lampa pentru frâna de urgență nu funcționează sau nu funcționează corect		X	
4.3.3.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	Lampă, culoare emisă, poziție, intensitate luminoasă sau marcaj neconform cu cerințele¹⁾ Lumină albă în spate;	X	X	

			intensitate luminoasă redusă puternic			
4.4. Lămpi indicatoare de direcție și de avarie						
4.4.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă (pentru surse de lumină multiple; în cazul LED, până la 1/3 nu funcționează) Sursă de lumină unică defectă (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)	X	X	
			b)Dispersor ușor deteriorat (fără influență asupra luminii emise) Dispersor deteriorat semnificativ (afectează lumina emisă)	X	X	
			c)Lampă fixată nesigur Risc foarte mare de desprindere	X	X	
			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.4.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾ Complet nefuncțional	X	X	
4.4.3.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	Lampă, culoare emisă, poziție, intensitate luminoasă sau marcaj neconform cu cerințele ¹⁾		X	
4.4.4.	Frecvență semnal luminos	Inspecție vizuală și funcțională	Frecvența semnalului luminos neconformă cu cerințele ¹⁾ (frecvența diferă cu mai mult de 25%)	X		
4.5. Faruri și lămpi de ceață						
4.5.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă (pentru surse de lumină multiple; în cazul LED, până la 1/3 nu funcționează) Sursă de lumină unică defectă (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)	X	X	
			b)Dispersor ușor deteriorat (fără influență asupra luminii emise) Dispersor deteriorat semnificativ (afectează lumina emisă)	X	X	
			c)Far/lampă fixată nesigur Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus	X	X	
			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.5.2.	Orientare	Inspecție funcțională	Deviere a farului de ceață de la orientarea orizontală	X		
4.5.3.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾	X		

			Complet nefuncțional		X	
4.5.4.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	a)Far/lampă, culoare emisă, poziție, intensitate luminoasă sau marcaj neconform cu cerințele ¹⁾		X	
			b)Sistemul nu funcționează în conformitate cu cerințele ¹⁾		X	
4.6. Lămpi de mers înapoi						
4.6.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă	X		
			b)Dispersoare defecte	X		
			c)Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
			d)Lipsă lampă		X	
4.6.2.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	a)Lampă, culoare emisă, poziție, intensitate luminoasă sau marcaj neconform cu cerințele ¹⁾		X	
			b) Funcționarea sistemului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾		X	
4.6.3.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾	X		
			Lampa de mers înapoi poate fi aprinsă fără ca schimbătorul să se afle în poziția de mers înapoi		X	
4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcii de înmatriculare spate						
4.7.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate	X		
			b)Sursă de lumină defectă (surse de lumină multiple)	X		
			Sursă de lumină defectă (sursă de lumină unică)		X	
			c)Lampă fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.7.2.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționarea comutatorului nu este în conformitate cu cerințele ¹⁾	X		
4.8. Catadioptri, plăci de identificare spate reflectorizant - fluorescente, marcaje reflectorizante pentru contur						
4.8.1.	Stare	Inspecție vizuală	a)Echipament reflectorizant defect sau deteriorat	X		
			Capacitatea de reflexie este diminuată		X	
			b)Element reflectorizant fixat nesigur	X		
			Se poate desprinde		X	
4.8.2.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală A se vedea anexa nr. 15 la reglementări	Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconformă cu cerințele ¹⁾	X		
			Dispozitiv neomologat, lipsă		X	

			sau reflectând culoarea roșie spre față sau culoarea albă spre spate			
4.9. Martori luminoși obligatorii pentru sistemul de iluminare						
4.9.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	Nu funcționează Nu funcționează pentru faza lungă sau pentru lampa de ceață spate	X	X	
4.9.2.	Respectare cerințe ¹⁾	Inspecție vizuală și funcțională	Neconform cu cerințele ¹⁾	X		
4.10.	Conexiuni electrice între autovehiculul tractor și (semi)remorcă	Inspecție vizuală; dacă este posibil, se verifică continuitatea electrică a conexiunii	a)Componente fixe atașate necorespunzător	X		
			Priză cu fixare necorespunzătoare		X	
			b)Izolație deteriorată	X		
			Poate provoca scurtcircuit		X	
			c)Funcționare necorespunzătoare a conexiunilor electrice ale (semi)remorcii sau ale vehiculului tractor Luminile de frână ale (semi)remorcii nu funcționează deloc		X	X
4.11.	Cabla electric	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canalul de vizitare sau pe elevator, inclusiv dacă este cazul în compartimentul motor În cazul troleibuzelor se verifică și existența și starea cablurilor de descărcare la pământ, dacă acestea au fost prevăzute de producător	a)Cabla electric fixat necorespunzător	X		
			Prinderi slăbite, care ating muchii ascuțiți, conectori ce se pot deconecta Cabla poate atinge părți fierbinți, componente în mișcare de rotație sau solul, conectori deconectați (pentru sistemele de frânare și de direcție)		X	X
			b)Cabla electric ușor deteriorat Cabla electric foarte deteriorat Cabla electric extrem de deteriorat (pentru sistemele de frânare și de direcție)	X	X	X
			c)Izolație deteriorată Poate provoca scurtcircuit Risc major de incendiu, formare de scântei	X	X	X
4.12.	Lămpi și catadioptri facultativi	Inspecție vizuală și funcțională	a)Lampă/catadioptru montat neconform cu cerințele ¹⁾ Lumină emisă/reflectată roșie în față sau albă în spate	X	X	
			b)Lampa nu funcționează în conformitate cu cerințele ¹⁾	X		

			Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă. Lumină emisă/reflectată roșie în față sau albă în spate		X	
			c)Lampă/catadioptru fixat necorespunzător	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
4.13.	Baterie (baterii) de acumulatori	Inspecție vizuală	a)Fixată necorespunzător	X		
			Fixată necorespunzător încât poate provoca scurtcircuit		X	
			b)Scurgeri reduse de electrolit	X		
			Scurgeri majore de electrolit		X	
			c)Comutator defect (dacă este necesar)		X	
			d)Siguranțe improvizate sau defecte (dacă sunt necesare)		X	
			e)Ventilație necorespunzătoare (dacă e necesară)		X	
4.14	Caseta ȘCOALĂ	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă		X	
			b)Caseta lipsă sau deteriorată		X	
			c)Caseta fixată nesigur	X		
			Risc foarte mare de desprindere		X	
			d)Caseta nu funcționează corespunzător la comutarea luminilor de poziție și a farurilor		X	
			e)Caseta necertificată, montată necorespunzător		X	
5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE						
5.1. Punți (axe)						
5.1.1.	Punți (axe) (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe elevator sau deasupra canalului de vizitare Se utilizează obligatoriu un detector de jocuri în cazul vehiculelor cu MTMA>3,5 tone	a)Punte (axă) deformată sau fisurată			X
			b)Fixare nesigură la vehicul		X	
			Stabilitate afectată, funcționalitate afectată: joc excesiv în punctele de fixare			X
			c)Modificare nesigură ²⁾		X	
			Stabilitatea afectată, funcționalitatea afectată, spațiu insuficient față de alte componente sau față de sol			X
5.1.2.	Fuzetă (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe elevator sau deasupra canalului de vizitare Se utilizează obligatoriu un detector de jocuri în cazul vehiculelor cu MTMA>3,5 tone Se aplică o forță laterală sau verticală pe fiecare roată și	a)Fuzetă fisurată			X
			b)Uzură excesivă a pivotului fuzetei sau a bușelor		X	
			Posibilitate de desprindere; stabilitatea direcțională afectată			X
			c)Mișcare excesivă între fuzetă și puntea rigidă		X	

		se evaluează jocul dintre portfuzetă și axul fuzetei conform procedurii prevăzute la pct. E	Posibilitate de slăbire sau desprindere; stabilitatea direcțională afectată			X
			d)Joc al pivotului fuzetei în punte		X	
			Posibilitate de slăbire sau desprindere; stabilitatea direcțională afectată			X
5.1.3.	Rulmenți roți (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe elevator sau deasupra canalului de vizitare Se utilizează obligatoriu un detector de jocuri în cazul vehiculelor cu MTMA>3,5 tone Se rotește fiecare roată. Se aplică o forță laterală sau verticală la fiecare roată și se constată mișcarea relativă dintre roată și fuzetă	a)Joc excesiv în rulment		X	
			Stabilitatea direcțională afectată; pericol de distrugere			X
			b)Rulment prea strâns, gripat		X	
			Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere			X
5.2. Roți jante și anvelope						
5.2.1.	Butuc roată	Inspecție vizuală	a)Prezon sau piuliță de fixare a roții lipsă sau strâns slab		X	
			Prezoane sau piulițe lipsă la aceeași roată sau strânse slab, astfel încât afectează foarte grav siguranța rutieră			X
			b)Butuc uzat sau deteriorat		X	
			Butuc uzat sau deteriorat într-un mod care afectează fixarea sigură a jantei			X
5.2.2.	Jante (+E)	Inspecție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau pe canal	a)Jantă fisurată sau cu defect de sudură			X
			b)Montare necorespunzătoare a inelului de reținere a anvelopei		X	
			Risc de desprindere a inelului			X
			c)Jantă deformată excesiv sau uzată în zona găurilor de prindere pe butuc sau în zona prinderii inelului de reținere		X	
			Este afectată prinderea sigură de butuc; este afectată prinderea sigură a anvelopei			X
			d)Dimensiunile jantei și compatibilitatea cu anvelopa nu sunt în conformitate cu documentele sau cu cerințele ¹⁾		X	
5.2.3.	Anvelope (+E)	Inspecție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi pe canal sau prin rotirea roții când vehiculul este suspendat pe elevator A se vedea pct. F	a)Dimensiunea anvelopei, indicele de sarcină sau indicele de viteză, marca de omologare nu sunt conforme cu documentele sau cu cerințele ¹⁾		X	
			Indice de sarcină sau de viteză necorespunzător pentru			X

			utilizare, anvelopa atinge alte părți fixe ale vehiculului, afectând conducerea în siguranță			
			b)Anvelope de dimensiuni diferite pe aceeași axă sau pe roțile jumelate		X	
			c)Anvelope de construcție diferită (radial sau diagonal) pe aceeași axă		X	
			d)Anvelope grav deteriorate sau cu tăieturi		X	
			Cord vizibil sau deteriorat			X
			e)Indicatorul de uzură al profilului anvelopei devine expus		X	X
			Adâncimea profilului principal (zona centrală de 3/4 din lățimea benzii de rulare) mai mică de 1,6 mm (pentru tractoare: 2 mm la anvelopele cu diametrul jantei până la 20" inclusiv sau 4 mm la anvelopele cu diametrul jantei peste 20")			
			f)Anvelopa se freacă de alte componente (dispozitive flexibile antiîmproșcare)	X		
			Anvelopa se freacă de alte componente (nu este periclitată conducerea în siguranță)		X	
			g)Anvelopă reșapată neconformă cu cerințele ¹⁾		X	
Stratul de protecție al cordului afectat			X			
			h)Sistemul de monitorizare a presiunii anvelopelor funcționează defectuos sau una dintre anvelope este dezumflată în mod evident	X		
			Nefuncționare evidentă a sistemului		X	
			5.3. Suspensie			
5.3.1.	Arcuri (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal sau elevator utilizând un detector de jocuri dacă este necesar	a)Arc fixat nesigur pe șasiu sau punte		X	
			Mișcare relativă vizibilă. Prinderi foarte slăbite			X
			b)O componentă a arcului deteriorată sau fisurată		X	
			Foaia de arc principală sau foile de arc secundare foarte afectate			X
			c)Lipsă arc		X	
			Foaia de arc principală sau foile de arc secundare foarte			X

			afectate			
			d)Modificare nesigură ²⁾		X	
			Distanță insuficientă față de alte componente ale vehiculului; arcurile nu funcționează			X
5.3.2.	Amortizoare (+ E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal sau elevator utilizând un detector de jocuri dacă este necesar	a)Amortizor fixat nesigur pe șasiu sau punte	X		
			Prinderea amortizorului slăbită		X	
			b)Amortizor deteriorat prezentând scurgeri importante sau funcționare necorespunzătoare		X	
			c)Lipsă amortizor		X	
5.3.3.	Bare de torsiune, bielete antiruli, bară stabilizatoare, basculă, brațe ale suspensiei (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal sau elevator utilizând un detector de jocuri dacă este necesar	a)Fixare necorespunzătoare a unei componente pe șasiu sau punte		X	
			Posibilitate de desprindere; stabilitatea direcțională afectată			X
			b)Componentă deteriorată sau corodată excesiv		X	
			Stabilitatea componentei este afectată sau componentă fisurată			X
			c)Modificare nesigură ²⁾		X	
			Distanță prea mică față de alte componente ale vehiculului; sistemul nu funcționează			X
			d)Lipsă bară stabilizatoare (dacă a fost prevăzută de producător)			X
5.3.4.	Articulații suspensie (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe canal sau elevator utilizând un detector de jocuri dacă este necesar	a)Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a unei buçe sau a unei articulații a suspensiei		X	
			Posibilitate de desprindere; stabilitatea direcțională afectată			X
			b)Burdof de protecție la praf deteriorat semnificativ	X		
			Burdof de protecție la praf lipsă sau spart		X	
5.3.5.	Suspensie pneumatică (+E)	Inspecție vizuală și auditivă cu vehiculul aflat pe canal	a)Sistem nefuncțional			X
			b)Orice componentă deteriorată, defectă sau modificată care afectează funcționarea sistemului		X	
			Funcționarea sistemului afectată puternic			X
			c) Pierderi de aer audibile		X	
6. ȘASIU ȘI ELEMENTE ATAȘATE ȘASIULUI						
6.1. Caroserie autoportantă, șasiu și accesorii cadru						
6.1.1.	Stare generală (+E)	Inspecție vizuală cu	a)Fisură sau deformare		X	

		vehiculul aflat pe canal sau elevator Coroziunile se vor evalua conform procedurii prevăzute la pct. G	ușoară a lonjeroanelor sau a traverselor			X
			Fisură sau deformare gravă a lonjeroanelor sau a traverselor			
			b)Plăci de ranforsare sau prinderi nesigure		X	
			Majoritatea prinderilor slăbite; rezistență insuficientă a pieselor			X
			c)Coroziune excesivă care afectează rigiditatea ansamblului		X	
6.1.2.	Tubulatură de evacuare, amortizoare de zgomot (+E)	Inspecție vizuală și auditivă cu vehiculul aflat pe canal sau elevator	Rezistență insuficientă a pieselor			X
			d)Praguri, contrapraguri, contraaripi corodate excesiv		X	
			a)Sistem de evacuare fixat necorespunzător sau neetanș		X	
			b)Gazele de evacuare pătrund în cabina conducătorului sau în compartimentul pasagerilor		X	
			Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord			X
6.1.3.	Rezervor și conducte sau racorduri de combustibil (inclusiv rezervor și conducte de combustibil pentru dispozitivul de încălzire) (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe canal sau elevator. În cazul sistemelor GPL/GNC/GNL cu ajutorul dispozitivelor de detectare a scurgerilor	c)Lipsă element din tubulatura de evacuare		X	
			d)Tubulatura de evacuare nu este poziționată corespunzător		X	
			a)Rezervor, conducte sau racorduri fixate necorespunzător, creând un risc deosebit de incendiu.			X
			b)Scurgeri de combustibil sau capacul de la rezervor lipsă sau neetanș		X	
			Risc de incendiu; pierdere importantă de substanțe periculoase			X
			c)Conductă sau racord uzat din cauza frecării	X		
			Conductă sau racord deteriorat		X	
			d)Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire a combustibilului (dacă este prevăzut)		X	
			e)Risc de incendiu datorat: - scurgerilor de combustibil; - protecției necorespunzătoare a rezervorului de combustibil sau a sistemului de evacuare; - stării compartimentului motor			X

			f)Sistem GPL/GNC/GNL sau pentru hidrogen neconform cu cerințele, oricare parte a sistemului este defectă ¹⁾			X
			g)Plăcuță cu data omologării rezervorului GPL lipsă ori cu data respectivă ilizibilă; etichetă sau inscripție poansonată cu data limită de expirare a valabilității rezervorului GNC lipsă ori cu data respectivă ilizibilă		X	
			h)Sistem GPL/GNC/GNL sau pentru hidrogen neomologat ori necertificat			X
			i)Lipsă rezervor corespunzător fiecărui combustibil menționat în CIV		X	
			j)Rezervor GPL cu vechime mai mare de 10 ani față de data omologării poansonată; rezervor GNC cu vechime mai mare decât data limită de expirare a valabilității de pe etichetă sau poansonată		X	
			k)Carcasă multisupapă neetanșă, fisurată sau fără capac		X	
			l)Tubulatură pentru evacuarea scăpărilor de GPL/GNC/GNL neetanșă ori nefixată		X	
			m)Țevi pentru GPL din cupru fără înveliș de protecție din cauciuc sau plastic		X	
			Racorduri GPL sudate sau lipite pe țevi; racorduri GNC lipite pe țevi			X
			n)Rezervor suplimentar care nu este menționat în CIV		X	
			o)Alimentare dintr-un rezervor improvizat, altul decât cel destinat			X
6.1.4.	Bare de protecție, dispozitive de protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală	a)Fixare slăbită sau deteriorare care poate cauza accidente la contact		X	
			Componente care se pot desprinde; funcționalitate puternic afectată			X
			b)Dispozitiv în mod evident neconform cu cerințele ¹⁾		X	
6.1.5.	Suport pentru roata de rezervă (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	a)Suportul nu este într-o stare corespunzătoare	X		
			b)Suport fisurat sau fixat nesigur		X	
			c)Roată de rezervă fixată nesigur pe suport		X	
			Risc foarte mare de desprindere			X
6.1.6.	Dispozitiv de cuplare și	Inspecție vizuală, dacă este	a)Componentă deteriorată,		X	

	dispozitiv de remorcare (+E)	cazul cu vehiculul pe canal sau pe elevator, urmărind cu atenție uzura și funcționarea corespunzătoare a oricărui dispozitiv de siguranță montat și/sau prin utilizarea calibrelor de măsurare sau a șublerului Verificare și evaluare conform procedurii prevăzute la pct. H	defectă sau fisurată (dacă nu este utilizată)			X
			Componentă deteriorată, defectă sau fisurată (dacă este utilizată)			
			b)Uzură excesivă a unei componente		X	
			Limita de uzură depășită			X
			c)Prindere necorespunzătoare a dispozitivului de cuplare		X	
			Prindere necorespunzătoare a dispozitivului de cuplare, cu risc foarte mare de desprindere			X
			d) Orice dispozitiv de siguranță lipsă sau care nu funcționează corespunzător		X	
			e)Nefuncționarea oricărui indicator de cuplare		X	
			f)Obstrucționarea plăcii de înmatriculare sau a oricărei lămpi (atunci când dispozitivul de cuplare nu este utilizat)	X		
			Placa cu numărul de înmatriculare nu este vizibilă integral (atunci când dispozitivul de cuplare nu este utilizat)		X	
			g)Modificare nesigură ²⁾ (piese secundare)		X	
6.1.7.	Transmisie (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe canalul de vizitare sau elevator Se verifică zona ambreiajului, a cutiei de viteze, diferențialului, reductorului și a frânei de încetinire (dacă nu acționează pe evacuare) Se verifică inclusiv dubla comandă pentru ambreiaj în cazul autovehiculelor ȘCOALĂ	Modificare nesigură ²⁾ (piese principale)			X
			h)Cuplare prea slabă		X	
			i)Dispozitiv de cuplare (semi)remorcă neomologat/necertificat			X
			a)Șurub de siguranță slăbit sau lipsă		X	
			Șurub de siguranță slăbit sau lipsă, astfel încât afectează foarte grav siguranța rutieră			X
			b)Lagărele arborilor de transmisie uzate excesiv		X	
			Risc foarte mare de desprindere sau de fisurare			X
			c)Uzură excesivă a articulațiilor cardanice sau a lanțurilor/curelelor de transmisie		X	
			Risc foarte mare de desprindere sau de fisurare			X
			d)Cuplaje flexibile deteriorate		X	

			Risc foarte mare de desprindere sau de fisurare			X
			e)Arbore deteriorat sau îndoit		X	
			f)Carcasa lagărului fisurată sau fixată necorespunzător		X	
			Risc foarte mare de desprindere sau de fisurare			X
			g)Element de protecție contra prafului deteriorat semnificativ	X		
			Element de protecție la praf lipsă sau spart		X	
			h)Modificare neautorizată a sistemului de transmisie sau a elementelor de comandă		X	
			i)Scurgeri importante lichid, ulei de transmisie (se formează picături)		X	
			j)Comandă ambreiaj fixată necorespunzător, lipsă element de asigurare comandă (inclusiv dubla comandă)		X	
			k)Lipsă transmisie longitudinală sau a arborilor planetari la una din punțile autovehiculului în cazul autovehiculelor cu tracțiune integrală		X	
6.1.7.1.	Funcționare transmisie	Inspecție funcțională	Funcționare necorespunzătoare		X	
6.1.8.	Suporți motor	Inspecție vizuală	Suport motor deteriorat grav și evident		X	
			Suport motor slăbit sau rupt			X
6.1.8.1.	Stare ventilator	Inspecție vizuală	Ventilator deteriorat, paletă ventilator fisurată		X	
6.1.8.2.	Stare, fixare componente pentru alimentarea duală a motorului	Inspecție vizuală	a)Reductor-vaporizator GPL, regulator GNC sau unitate de control electronic fără marcaj conform Regulamentului CEE-ONU nr. 67 sau nr. 110		X	
			b)Reductor-vaporizator GPL, regulator GNC sau alte componente (GPL/GNC/GNL) poziționate sau fixate necorespunzător		X	
6.1.9.	Performanțe motor		a)Unitate de comandă modificată, afectând siguranța și/sau mediul		X	
			b)Modificarea motorului sau a anexelor acestuia, afectând siguranța și/sau mediul			X
6.2. Cabină conducător auto și caroserie						
6.2.1.	Stare (+E)	Inspecție vizuală Verificare și evaluare conform procedurii prevăzută la pct. G	a)Panou fixat necorespunzător sau deteriorat ori element care poate provoca răniri		X	
			Se poate desprinde			X
			b)Montant nesigur (deformat,		X	

			corodat excesiv sau fisurat care poate genera deschiderea accidentală a capotelor sau a obloanelor)			
			Stabilitate afectată			X
			c)Pătrunderea de emisii de gaze ale motorului sau de gaze de evacuare		X	
			Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord			X
			d) Reparație necorespunzătoare / modificare nesigură ²⁾		X	
			Spațiu insuficient față de drum sau de piesele aflate în mișcare			X
			e)Caroserie, cabină incompletă sau deteriorată		X	
			f)Caroserie și cabină corodată excesiv		X	
			g)Mecanism de zăvorâre sau dispozitiv de rabatare a cabinei pe șasiu defect sau lipsă (dacă a fost prevăzut de producător)		X	
6.2.1.1.	Stare, fixare semiremorcă autobuz articulat (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe canalul de vizitare Se va inspecta și zona de pe acoperișul autobuzului Se va utiliza un detector de jocuri cu 8 mișcări Se va inspecta și prin probă în parcurs	a)Ansamblul burduf deteriorat		X	
			b)Jocuri excesive în articulațiile brațelor de fixare		X	
			c)Brațe cadru fixate necorespunzător, reparate necorespunzător sau cu deformări importante		X	
			d)Zonele de fixare a brațelor corodate excesiv		X	
			e)Jocuri în levier, bare și articulațiile acestora la puntea directoare spate		X	
			f)Zgomote la virarea ansamblului burduf		X	
6.2.2.	Montare (+E)	Inspecție vizuală în zonele de control cu vehiculul pe un elevator sau pe canal Se vor face verificări și evaluări conform pct. G	a)Caroserie sau cabină nesigură		X	
			Stabilitatea este afectată			X
			b)Caroserie/cabină în mod evident centrată necorespunzător pe șasiu		X	
			c)Fixare nesigură sau lipsă element de fixare a caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse, dar simetria este asigurată		X	
			Fixare nesigură sau lipsă element de fixare a caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol			X
			d)Corodare excesivă în		X	

			punctele de fixare pe caroseria autoportantă			
			Stabilitate afectată			X
6.2.3.	Uși și dispozitive de închidere uși	Inspecție vizuală și funcțională Se vor face verificări și evaluări conform pct. G	a)Ușă care nu se deschide sau nu se închide corespunzător		X	
			b)Ușă care se poate deschide accidental sau care nu rămâne închisă (uși glisante)		X	
			Ușă care se poate deschide accidental sau care nu rămâne închisă (uși pivotante)			X
			c)Ușă, balama, dispozitiv de asigurare sau montant deteriorat	X		
			Ușă, balama, dispozitiv de asigurare sau montant lipsă sau slăbit		X	
			d)Uși corodate excesiv		X	
6.2.4.	Podea (+E)	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal Se vor inspecta cu atenție mărită zonele de îmbinare ale podelei cu caroseria Se vor face verificări și evaluări conform pct. G	Podea nesigură sau foarte deteriorată		X	
			Podea instabilă			X
6.2.5.	Scaun conducător auto	Inspecție vizuală și funcțională	a)Scaun cu structură defectă		X	
			Scaun slăbit sau fixat necorespunzător			X
			b)Funcționare necorespunzătoare a mecanismului de reglare		X	
			Scaunul se mișcă sau spătarul scaunului nu poate fi fixat			X
6.2.6.	Alte scaune	Inspecție vizuală	a)Scaune defecte sau nesigure (piese secundare)	X		
			Scaune defecte sau nesigure (piese principale)		X	
			b)Scaune care nu au fost echipate în conformitate cu cerințele ¹⁾ ; numărul de scaune nu corespunde cu cel menționat în CIV; poziționare neconformă cu omologarea		X	
			c)Scaune modificate sau neomologate		X	
6.2.7.	Comenzile conducătorului auto	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare incorectă a oricărei comenzi necesare pentru operarea în siguranță a vehiculului		X	
			Operarea în siguranță a vehiculului afectată			X
6.2.8.	Treptele și scara cabinei	Inspecție vizuală	a)Treaptă sau scară nesigură	X		
			Stabilitate insuficientă		X	
			b)Treaptă sau scară care		X	

			poate provoca rănirea utilizatorilor			
6.2.9.	Alte echipamente și accesorii interioare și exterioare	Inspecție vizuală	a)Fixare defectuoasă a unui accesoriu sau echipament		X	
			b) Accesorii sau echipamente neconforme cu cerințele ¹⁾	X		
			Element montat care poate provoca răniri; siguranța este afectată		X	
			c)Scurgeri reduse de la echipamentul hidraulic	X		
			Scurgeri majore de substanțe periculoase		X	
6.2.10.	Apărători de noroi (dacă au fost prevăzute de producători), aripi, dispozitive antiîmproșcare	Inspecție vizuală	a) Lipsă, fixate necorespunzător sau foarte corodate	X		
			Pot provoca răniri; risc de desprindere		X	
			b)Spațiu insuficient față de anvelope/roți (dispozitive antiîmproșcare)	X		
			Spațiu insuficient față de anvelope/roți (apărători)		X	
			c)Neconforme cu cerințele ¹⁾	X		
			Acoperire insuficientă a profilului anvelopei		X	
7. ALTE ECHIPAMENTE						
7.1. Centuri de siguranță/catarame și sisteme de reținere						
7.1.1.	Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală	a)Ancorare deteriorată excesiv		X	
			Ancorare cu risc de desprindere			X
			b)Ancorare slăbită		X	
7.1.2.	Stare centuri de siguranță, catarame	Inspecție vizuală și funcțională	a)Centură de siguranță obligatorie lipsă sau care nu a fost montată		X	
			b)Centură de siguranță deteriorată	X		
			Orice tăietură sau urmă de supratensionare		X	
			c)Centură de siguranță neconformă cu cerințele ¹⁾		X	
			d) Catarama centurii de siguranță deteriorată sau cu funcționare incorectă		X	
			e) Retractorul centurii de siguranță deteriorat sau cu funcționare incorectă		X	
7.1.3.	Limitatorul de sarcină al centurii de siguranță (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a)Limitator de sarcină lipsă în mod evident sau care nu e adecvat pentru vehiculul în cauză		X	
			b)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului			X
7.1.4.	Dispozitiv de	Inspecție vizuală și/sau prin	a)Dispozitiv de pretensionare		X	

	pretensionare al centurii de siguranță (dacă a fost prevăzut de producător)	utilizarea interfeței electronice	lipsă în mod evident sau care nu e adecvat pentru vehiculul în cauză			
			b)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului			X
7.1.5.	Airbaguri	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a)Airbag lipsă în mod evident sau care nu e adecvat pentru vehiculul în cauză		X	
			b)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului			X
			c)Airbag evident nefuncțional		X	
7.1.6.	Sistem de reținere suplimentar (SRS)	Inspecția vizuală a matorului indicator de defecțiuni (MIL) și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a)Matorul indicator de defecțiuni (MIL) al SRS indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
			b)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului			X
7.2.	Stingător de incendiu	Inspecție vizuală	a)Lipsă		X	
			b)Neconform cu cerințele ¹⁾		X	
7.3.	Dispozitiv de închidere și dispozitiv antifurt	Inspecție vizuală și funcțională	a)Dispozitivul antifurt nu funcționează corespunzător	X		
			b)Dispozitiv defect		X	
			Închidere sau blocare inopinată			X
7.4.	Triunghiuri reflectorizante de presemnalizare	Inspecție vizuală	a)Lipsă sau incomplete	X		
			b)Neconforme cu cerințele ¹⁾	X		
7.5.	Trusă de prim ajutor	Inspecție vizuală	Lipsă, incompletă sau neconformă cu cerințele ¹⁾	X		
7.6.	Cale de roată (dacă sunt obligatorii)	Inspecție vizuală A se vedea anexa nr. 14 la reglementări	Lipsă sau în stare necorespunzătoare, stabilitate insuficientă sau dimensiune prea mică		X	
7.7.	Dispozitiv de avertizare acustică	Inspecție vizuală și funcțională	a)Nu funcționează corespunzător	X		
			Nu funcționează deloc		X	
			b)Dispozitiv de acționare fixat necorespunzător	X		
			c) Neconform cu cerințele ¹⁾	X		
			Sunetul emis poate fi confundat cu sirenele oficiale		X	
7.8.	Vitezometru	Inspecție vizuală și funcțională în timpul probei în parcurs sau prin mijloace electronice	a)Nu este montat conform cerințelor ¹⁾	X		
			Lipsă (dacă este obligatoriu)		X	
			b)Funcționare necorespunzătoare	X		
			Total nefuncțional		X	
			c)Insuficient iluminat	X		
			Lipsa iluminării		X	
7.9.	Tahograf (dacă este montat/obligatoriu conform legislației)	Inspecție vizuală	a)Nu este montat conform cerințelor ¹⁾		X	
			b)Nu funcționează		X	
			c)Sigiliu lipsă sau deteriorat		X	
			d)Placă de montare lipsă,		X	

			ilizibilă sau cu termen de valabilitate expirat			
			e)Falsificare sau manipulare evidentă		X	
			f)Dimensiunea anvelopelor diferită de cea înscrisă pe placa de montare		X	
7.10.	Limitator de viteză (dacă este montat/obligatoriu conform legislației)	Inspecție vizuală și funcțională (dacă echipamentul de verificare a limitatoarelor de viteză este disponibil)	a)Nu este montat conform cerințelor ¹⁾		X	
			b)Evident nefuncțional		X	
			c)Limită de viteză setată incorect (dacă este verificată)		X	
			d)Sigiliu deteriorat sau lipsă		X	
			e)Placă de montare lipsă, ilizibilă		X	
			f)Dimensiunea anvelopelor nu corespunde cu parametrii de calibrare		X	
			g)Limita de viteză menționată pe placa de montare nu corespunde cu cerințele ¹⁾		X	
			h) Termenul de valabilitate al verificării înscris pe placa de montare expirat		X	
7.11.	Odometru (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a)Manipulare evidentă (fraudă) pentru a reduce kilometrajul sau pentru a falsifica kilometrajul unui vehicul		X	
			b)Nefuncționare evidentă		X	
7.12.	Sistem de control electronic al stabilității (ESC) (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a)Senzorul de turație de la roată lipsă sau deteriorat		X	
			b)Instalație electrică deteriorată		X	
			c)Alte componente lipsă sau deteriorate		X	
			d)Deteriorare sau funcționare necorespunzătoare a comutatorului		X	
			e)Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al ESC indică funcționarea necorespunzătoare a sistemului		X	
			f)Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	

8. EMISII POLUANTE

8.1. Zgomot						
8.1.1.	Sistem de reducere a zgomotului	Evaluare subiectivă	a)Nivelul de zgomot depășește nivelul maxim permis de cerințe ¹⁾		X	
			b)Orice parte a sistemului de reducere a zgomotului slăbită, lipsă, deteriorată, montată incorect sau modificată în mod evident astfel încât ar putea afecta în mod semnificativ nivelul de zgomot		X	
			Risc foarte mare de cădere			X
8.2. Emisii de gaze de evacuare						

8.2.1. Emisii de gaze de evacuare produse de motoare cu aprindere prin scântee (mas)						
8.2.1.1.	Echipament de control al emisiilor de gaze de evacuare	Inspecție vizuală	a)Echipament de control al emisiilor de gaze montat de producător lipsă, modificat sau defect în mod evident		X	
			b)Neetanșeități ce ar putea afecta măsurarea emisiilor		X	
8.2.1.2.	Emisii de gaze (+E)	Control cu analizor de gaze pentru CO și HC la autovehiculele cu mas fără catalizator tricomponent și sondă lambda, la turația de mers în gol încet. Control cu analizor de gaze pentru CO și HC la autovehiculele cu mas cu catalizator tricomponent și sondă lambda, la turația de mers în gol încet și la turația de mers în gol accelerat (min. 2000 rot/min, max. 3000 rot/min) Verificarea HC se efectuează numai pentru funcționarea cu benzină Nu se efectuează această probă pentru autovehiculele echipate cu motoare în doi timpi Nu se efectuează această probă pentru tractoare Această probă se efectuează pentru autovehiculele hibride numai dacă testul poate fi efectuat La motoarele cu alimentare duală benzină /carburanți alternativi, controlul va fi efectuat pentru ambele moduri de funcționare Pentru autovehiculele echipate cu un sistem de diagnosticare la bord (OBD), funcționarea corectă a sistemului de control al emisiilor poate fi verificată prin citirea corespunzătoare a OBD și a verificării funcționării corecte a OBD în locul măsurării unor emisii în conformitate cu cerințele specifice A se vedea anexa nr. 13 la reglementări	a)Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de producător		X	
			b)Fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO _{cor} și HC depășesc: 1)pentru vehiculele care nu sunt controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor: - 4,5% sau - 3,5%; pt. CO _{cor} , în funcție de data primei înmatriculări (data fabricației, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă), conform anexei nr. 13 la reglementări - 1000 ppm pt. HC 2) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor, - 0,5% la turația de mers în gol încet și - 0,3% la turația de mers în gol accelerat; sau - 0,3% la turația de mers în gol încet și - 0,2% la turația de mers în gol accelerat; pt. CO _{cor} , în funcție de nivelul de poluare menționat în CIV, conform anexei nr. 13 la reglementări - 100 ppm pt. HC la turația de mers în gol accelerat.		X	
			c)Coeficientul lambda nu se încadrează în domeniul 1±0,03 sau nu este conform cu valoarea specificată de producător la turația de mers în gol accelerat		X	
			d) Citirea OBD indică o funcționare necorespunzătoare		X	
8.2.2. Emisii de gaze de evacuare produse de motoare cu aprindere prin comprimare (mac)						
8.2.2.1.	Echipament de control al emisiilor de gaze de evacuare	Inspecție vizuală	a)Echipament de control al emisiilor montat de producător lipsă sau defect în mod evident		X	
			b) Neetanșeități ce ar putea afecta măsurarea emisiilor		X	
8.2.2.2.	Verificare opacitate	Control cu opacimetrul în	a)Opacitatea depășește		X	

	(+E)	acelerare liberă. Se accelerează motorul de la turația de mers în gol încet la turația de regulator. Vehiculele înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) înainte de 1 ianuarie 1980 sunt exceptate de la această verificare Nu se efectuează această probă pentru tractoare Această probă se efectuează pentru autovehiculele hibride numai dacă testul poate fi efectuat Pentru autovehiculele echipate cu un sistem de diagnosticare la bord (OBD), funcționarea corectă a sistemului de control al emisiilor poate fi verificată prin citirea corespunzătoare a OBD și a verificării funcționării corecte a OBD în locul măsurării unor emisii în conformitate cu cerințele specifice A se vedea anexa nr. 13 la reglementări	nivelul înregistrat pe plăcuța producătorului de pe vehicul b) Dacă această informație nu este disponibilă, indicele de opacitate K depășește: 1) pentru autovehiculele echipate cu mac supraalimentat (cu turbocompresor): 3 m^{-1} 2) pentru autovehicule echipate cu mac cu aspirație naturală: $2,5 \text{ m}^{-1}$ 3) pentru autovehiculele prevăzute în anexa nr. 13 la reglementări: $1,5 \text{ m}^{-1}$ sau $0,7 \text{ m}^{-1}$			
8.3. Suprimarea interferenței electromagnetice						
Interferență radio			Orice nerespectare a cerințelor ¹⁾	X		
8.4. Alte aspecte referitoare la mediu						
8.4.1.	Scurgeri de lichide	Inspecție vizuală	Orice scurgere în exces de lichid cu excepția apei, care poate afecta mediul ambiant sau care reprezintă un factor de risc pentru ceilalți participanți la trafic Formare constantă de picături, care constituie un risc foarte mare		X	X
8.4.2.	Fum vizibil	Inspecție vizuală	Fum în exces de orice culoare		X	
9. INSPECȚII SUPLIMENTARE PRIVIND AUTOVEHICULELE DESTINATE TRANSPORTULUI DE PERSOANE CARE AU, ÎN AFARA LOCULUI CONDUCĂTORULUI, MAI MULT DE 8 LOCURI PE SCAUNE (M2, M3)						
9.1. Uși						
9.1.1.	Uși de intrare și de ieșire	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare necorespunzătoare		X	
			b) Ușă deteriorată	X		
			Poate provoca răni		X	
			c) Sistem de control în caz de urgență defect		X	
			d) Controlul de la distanță al ușilor sau dispozitiv de avertizare defect		X	
			e) Neconformă cu cerințele ¹⁾	X		
			Lățime insuficientă a ușii		X	
			f) Ușă improvizată		X	

9.1.2.	Ieșiri de urgență	Inspecție vizuală și funcțională (dacă este posibil)	a)Funcționare necorespunzătoare		X	
			b)Indicatoare ilizibile pentru ieșirile de urgență	X		
			Indicatoare lipsă pentru ieșirile de urgență		X	
			c)Ciocan de spart geamul lipsă	X		
			d)Neconforme cu cerințele ¹⁾	X		
		Lățime insuficientă sau acces blocat		X		
9.2.	Sistem de dezaburire și dezghețare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Funcționare necorespunzătoare	X		
			Afectează operarea în siguranță a autovehiculului		X	
			b)Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în compartimentul pasagerilor		X	
			Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord			X
			c)Sistem de dezghețare defect (dacă este obligatoriu)		X	
9.3.	Sistem de ventilație și de încălzire	Inspecție vizuală și funcțională	a)Funcționare necorespunzătoare	X		
			Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord		X	
			b)Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în compartimentul pasagerilor		X	
			Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord			X
9.4. Scaune						
9.4.1.	Scaune pasageri (inclusiv pentru personalul de însoțire)	Inspecție vizuală	Strapontine (dacă sunt permise) nu funcționează automat	X		
			Blochează o ieșire de urgență		X	
9.4.2.	Scaun conducător auto (cerințe suplimentare)	Inspecție vizuală	a)Dispozitive speciale defecte, cum ar fi protecția antireflexie	X		
			Câmpul vizual diminuat		X	
			b)Sistemul de protecție pentru conducătorul auto nesigur sau neconform cu cerințele ¹⁾	X		
			Poate provoca răniri		X	
9.5.	Lumini interioare și dispozitive de ghidare	Inspecție vizuală și funcțională	Dispozitiv defect sau neconform cu cerințele ¹⁾	X		
			Nu funcționează deloc		X	
9.6.	Culoare și zone de staționare în picioare	Inspecție vizuală	a)Podea nesigură		X	
			Stabilitate afectată			X

			b)Bare sau mânere de susținere defecte	X		
			Fixate necorespunzător sau inutilizabile		X	
			c)Neconforme cu cerințele ¹⁾	X		
			Lățime sau spațiu insuficient		X	
9.7.	Scări și trepte	Inspecție vizuală și funcțională (dacă este posibil)	a)Deteriorate	X		
			Puternic deteriorate		X	
			Stabilitatea este afectată			X
			b)Scări retractabile care nu funcționează corespunzător		X	
			c)Neconforme cu cerințele ¹⁾	X		
			Lățime insuficientă sau înălțime excesivă		X	
			d)Scări și trepte modificate		X	
9.8.	Sistem de comunicare cu pasagerii	Inspecție vizuală și funcțională	Sistem defect	X		
			Nu funcționează deloc		X	
9.10. Cerințe privind transportul copiilor						
9.10.1.	Uși	Inspecție vizuală	Dispozitivul de siguranță al ușii neconform cu cerințele ¹⁾ privind acest mod de transport		X	
9.10.2.	Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale lipsă sau neconforme cu cerințele ¹⁾	X		
9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă						
9.11.1.	Uși, rampe și elevatoare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Funcționare necorespunzătoare	X		
			Siguranța este afectată		X	
			b)Deteriorat(ă)	X		
			Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri		X	
			c)Element de comandă defect	X		
			Siguranța operării afectată		X	
			d)Dispozitiv de avertizare defect	X		
			Nu funcționează		X	
			e)Neconforme cu cerințele ¹⁾		X	
9.11.2.	Sistem de blocare a scaunului rulant	Inspecție vizuală și funcțională dacă este cazul	a)Funcționare necorespunzătoare	X		
			Siguranța operării afectată		X	
			b)Deteriorat	X		
			Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri		X	
			c)Element de comandă defect	X		
			Siguranța operării afectată		X	
			d)Neconforme cu cerințele ¹⁾		X	
9.11.3.	Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipament lipsă sau nu corespunde cerințelor ¹⁾		X	

9.12. Alte echipamente speciale						
9.12.1.	Instalații de preparare a alimentelor	Inspecție vizuală	a)Instalație neconformă cu cerințele ¹⁾		X	
			b)Instalație deteriorată astfel încât devine periculoasă utilizarea ei		X	
9.12.2.	Instalație sanitară	Inspecție vizuală	Instalație neconformă cu cerințele ¹⁾	X		
			Poate provoca răniri		X	
9.12.3.	Alte dispozitive (de exemplu sisteme audio-video)	Inspecție vizual	Neconform cu cerințele ¹⁾	X		
			Funcționarea în siguranță a autovehiculului este afectată		X	
9.12.4.	Martorul dispozitivului de sesizare a tensiunii periculoase (pentru troleibuze)	Inspecție vizuală	Nu funcționează		X	
10. ALTE VERIFICĂRI						
10.1.	Vehicul în ansamblu	Inspecție vizuală sau prin utilizarea unui echipament adecvat	a)Reparații sau modificări necorespunzătoare ale oricărei componente a vehiculului ce ar putea afecta semnificativ siguranța circulației pe drumurile publice		X	
			b)Orice defect suplimentar constatat ce ar putea afecta semnificativ siguranța circulației pe drumurile publice		X	
			c) Orice defect suplimentar care nu permite efectuarea sau finalizarea ITP (motorul nu pornește, defecte accidentale etc) ³⁾		X	

NOTE:

1) “Cerințe” se referă la condițiile stabilite prin omologarea de tip și aplicabile la data omologării, primei înmatriculări, primei înregistrări sau primei puneri în exploatare ori prin condițiile stabilite pentru echiparea ulterioară ori prin legislația națională. Aceste motive de respingere se aplică numai în cazul în care a fost verificată conformitatea cu cerințele.

2) “Modificare nesigură” înseamnă o modificare care are un efect negativ asupra siguranței rutiere a vehiculului sau care are un efect negativ semnificativ asupra mediului

3) În acest caz este necesară reefectuarea ITP

E – verificare ce necesită utilizarea unui echipament specializat

Reparație sau modificare necorespunzătoare înseamnă o reparație sau modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere sau asupra mediului (inclusiv modificări neautorizate sau cu folosirea unor componente neomologate sau necertificate)

DMi (deficiențe minore) – deficiențele care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau impact asupra mediului, precum și alte neconformități minore

DMA (deficiențe majore) – deficiențele susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului sau să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic, precum și alte neconformități mai importante;

DP (deficiențe periculoase) – deficiențele care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau care au impact asupra mediului.

Un vehicul care prezintă deficiențe încadrabile la mai mult de o categorie de deficiențe este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la același element inspectat poate fi clasificat în categoria imediat superioară de gravitate dacă se poate demonstra că efectul combinat al acestor deficiențe ar genera un risc mai mare la adresa siguranței rutiere.

Prescurtări utilizate în tabel:

CI – certificat de înmatriculare

CO – oxid de carbon

CIV – cartea de identitate a vehiculului

HC – hidrocarburi total

ITP – inspecție tehnică periodică

GPL – gaz petrolier lichefiat (instalație de alimentare cu GPL)

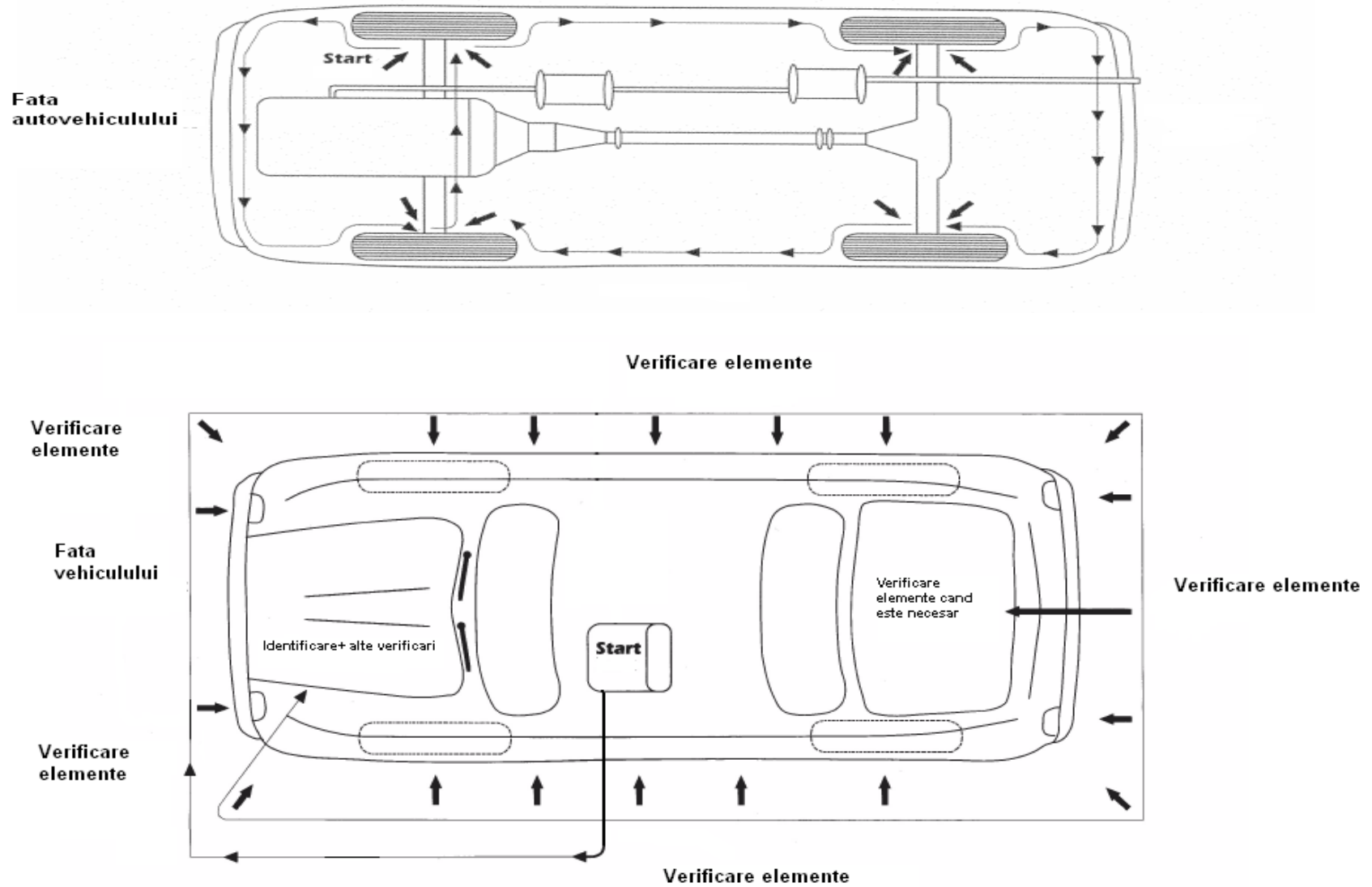
GNC – gaz natural comprimat (instalație de alimentare cu GNC)

GNL – gaz natural lichefiat

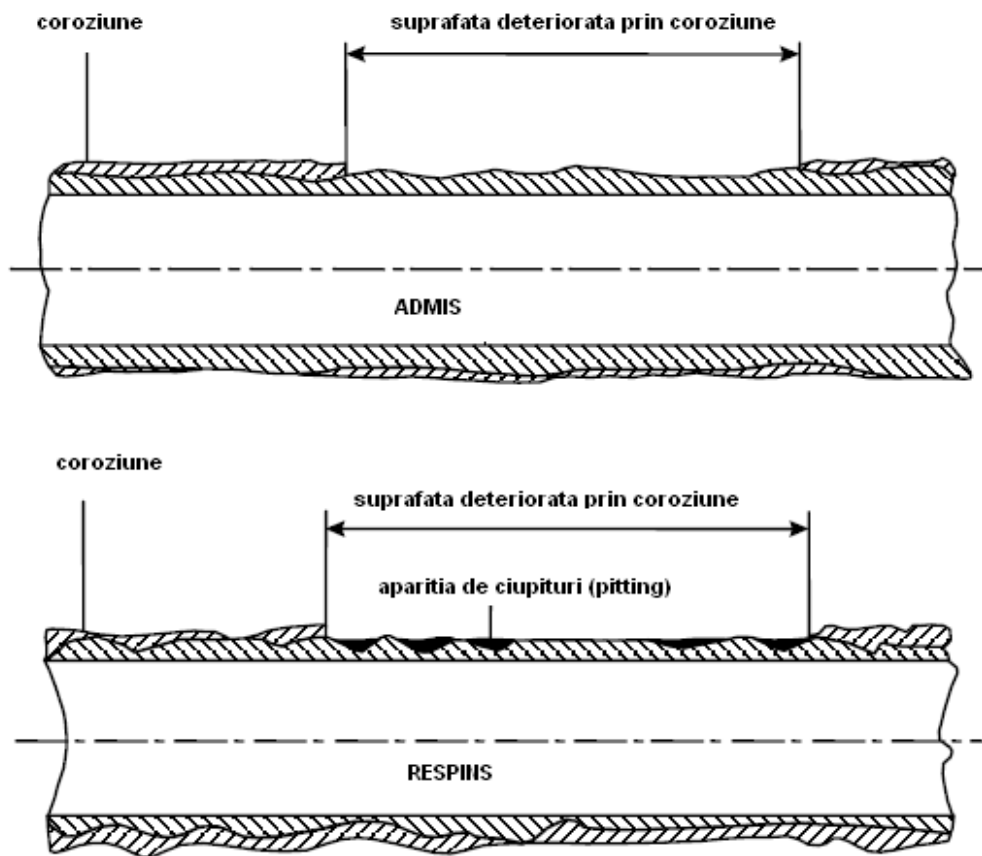
MTMA - masa totală maximă autorizată (masa maximă tehnic admisibilă)

Categoriile M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4 sunt definite în reglementările RNTR 2

B. Schemă efectuare ITP (partea inferioară și exterioară)



C. Coroziuni admise la conductele rigide de frânare



Conductele rigide de frânare nu trebuie să prezinte coroziuni atât de puternice încât dacă se îndepărtează stratul corodat suprafața rămasă să prezinte ciupituri (pitting).

D. Deficiențe privind parbrizul și alte geamuri

1. Deficiențe parbriz autoturisme și autovehicule cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv

Deteriorări permise:

- a) în zona de acțiune a ștergătoarelor de parbriz este permisă o singură deteriorare sau decolorare a cărei dimensiune poate fi încadrată într-un cerc imaginar cu diametrul de cel mult 10 mm.
- b) în afara zonei de acțiune a ștergătoarelor de parbriz:
 - o singură fisură neramificată indiferent de lungimea acesteia;
 - zgârieturi indiferent de lungime ce nu sunt mai late de 5 mm;
 - o deteriorare sau decolorare a cărei dimensiune poate fi încadrată într-un cerc imaginar cu diametrul de cel mult 40 mm;
 - patru deteriorări sau decolorări separate ale căror dimensiuni pot fi încadrate în patru cercuri imaginare cu diametre de cel mult 10 mm.

2. Deficiențe autovehicule cu MTMA peste 3.500 kg

Deteriorări permise:

- a) în zona de acțiune a ștergătoarelor de parbriz este permisă o singură deteriorare sau decolorare a cărei dimensiune poate fi încadrată într-un cerc imaginar cu diametrul de cel mult 30 mm.
- b) în afara zonei de acțiune a ștergătoarelor de parbriz:
 - o singură fisură neramificată indiferent de lungimea acesteia;
 - zgârieturi indiferent de lungime ce nu sunt mai late de 8 mm;
 - o deteriorare sau decolorare a cărei dimensiune poate fi încadrată într-un cerc imaginar cu diametrul de cel mult 100 mm;
 - trei deteriorări sau decolorări separate ale căror dimensiuni pot fi încadrate în trei cercuri imaginare cu diametre de cel mult 30 mm.

Prin deteriorări se înțeleg și bulele de aer ce pot să apară între straturile parbrizului.

METODA DE CONTROL:

1. Prin examinare vizuală;
2. Dacă este cazul, prin măsurare, utilizându-se dispozitive de verificare adecvate (ruletă, riglă).

3. Condiții privind transparența geamurilor

Geamurile vehiculelor trebuie să fie omologate și să poarte marca de omologare în conformitate cu Directiva 92/22/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind geamurile de securitate și materialele pentru geamurile autovehiculelor și remorcilor acestora sau cu Regulamentul 43 CEE-ONU - Dispoziții uniforme privind omologarea geamurilor de securitate

Condiția se consideră îndeplinită și de către geamurile care sunt omologate conform normelor SAE sau DOT.

Geamurile aflate în câmpul de vizibilitate principal al conducătorului auto trebuie să aibă un factor de transmisie normală a luminii de cel puțin 70 %. Câmpul de vizibilitate principal al vehiculului este format din parbriz, geamurile laterale față și luneta.

În cazul în care vehiculul este dotat și cu oglindă laterală dreapta, luneta nu mai face parte din câmpul principal de vizibilitate.

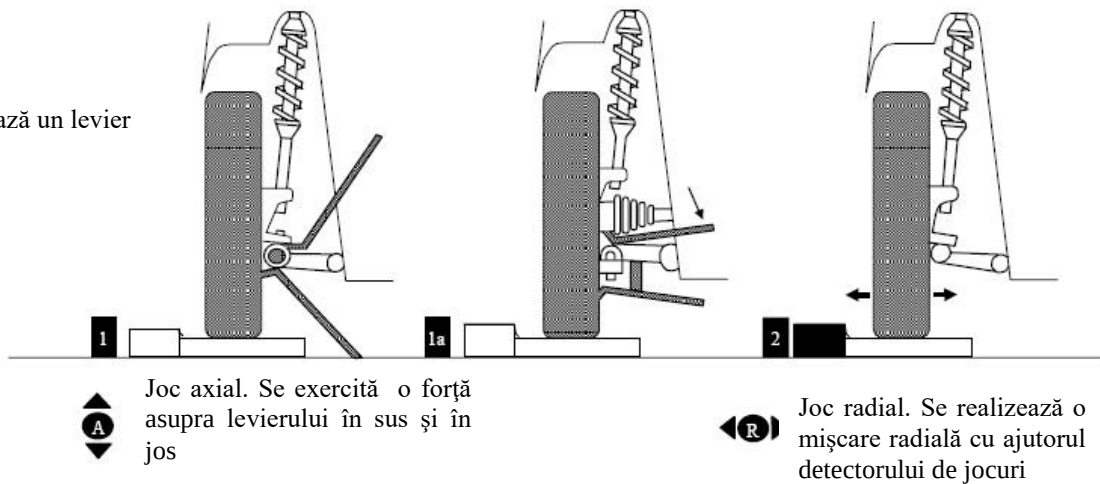
În cazul în care geamurile vehiculului au o transparență modificată față de cea stabilită prin marcajul de omologare, se urmărește ca stratul aplicat ulterior să fie uniform și să nu creeze distorsiuni. De asemenea, tratamentul electrochimic sau foliile de protecție aplicate pe geamuri trebuie să fie certificate și marcate corespunzător, iar aplicarea acestora este permisă numai în ateliere autorizate potrivit legii.

NOTĂ: Condițiile precizate la pct. 1 - 3 se aplică și motocicleturilor carosate, tractoarelor și mașinilor autopropulsate pentru lucrări.

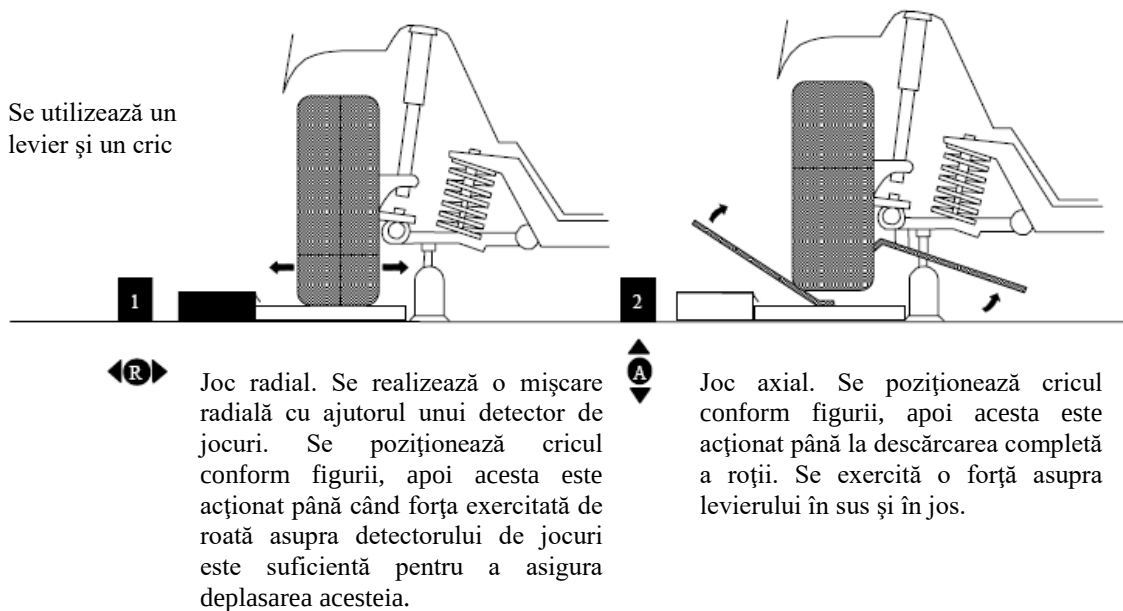
E. Detectarea jocurilor excesive în articulații

În funcție de caracteristicile constructive ale mecanismului de suspensie, există diverse metode pentru verificarea jocurilor:

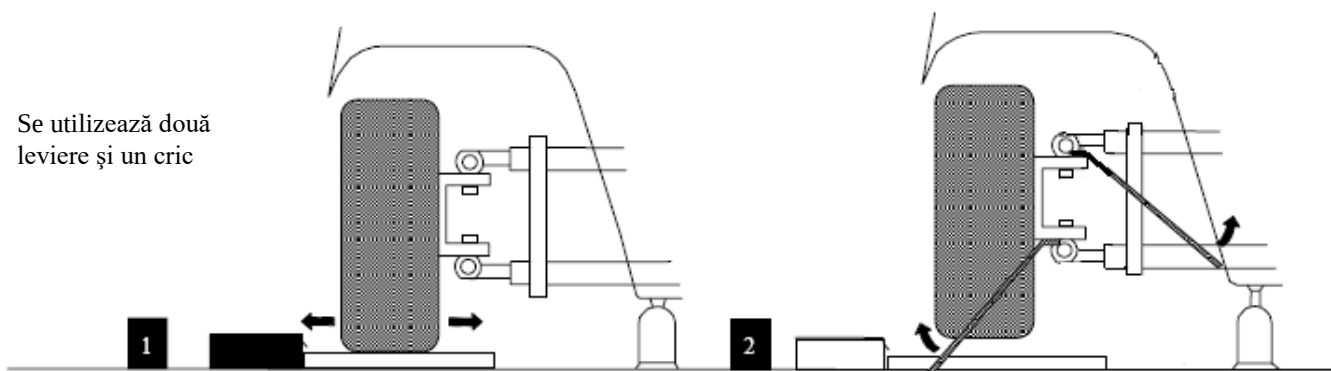
Se utilizează un levier



Se utilizează un levier și un cric



Se utilizează două
leviere și un cric

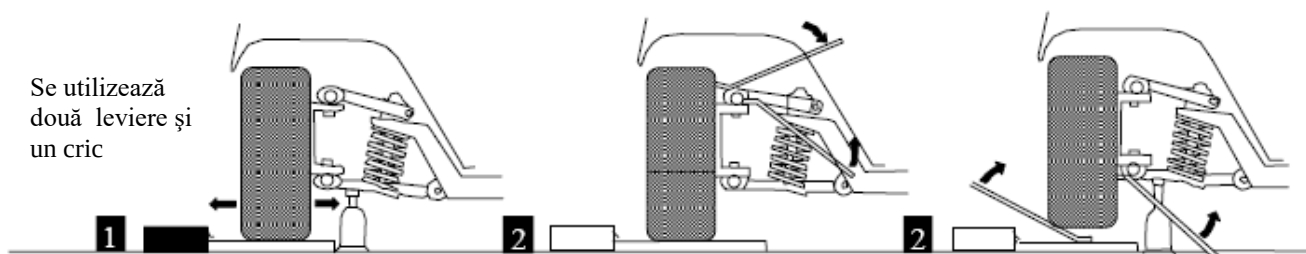


Joc radial. Se realizează o mișcare radială cu ajutorul unui detector de jocuri. Se poziționează cricul conform figurii, sub șasiu, apoi acesta este acționat până când forța exercitată de roată asupra detectorului de jocuri este suficientă pentru a asigura deplasarea acesteia.



Joc axial. Se poziționează cricul conform figurii, sub șasiu, apoi acesta este acționat până la descărcarea completă a roții. Se exercită alternativ câte o forță asupra levierelor în sus și în jos.

Se utilizează
două leviere și
un cric



Joc radial. Se realizează o mișcare radială cu ajutorul unui detector de jocuri. Se poziționează cricul conform figurii, apoi acesta este acționat până când forța exercitată de roată asupra detectorului de jocuri este suficientă pentru a asigura deplasarea acesteia.

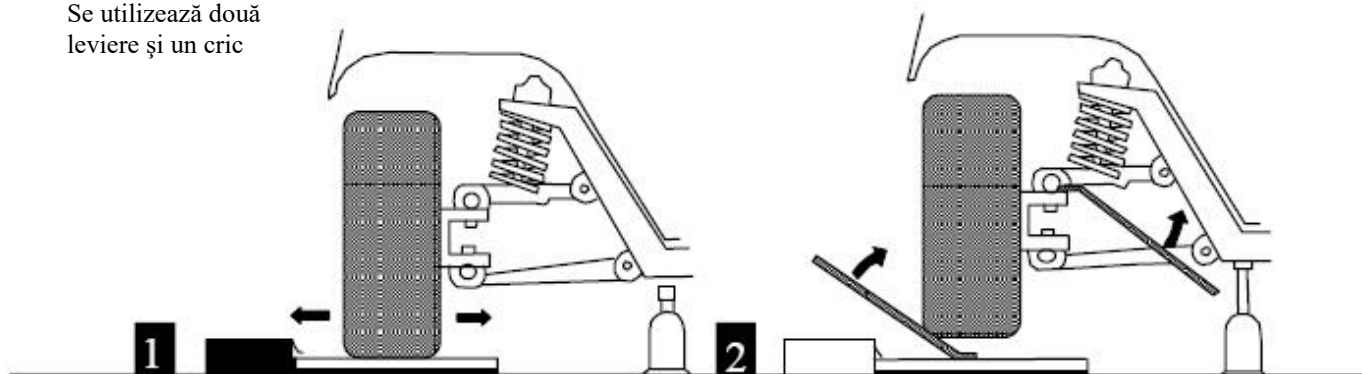


Joc axial al pivotului superior. Se amplasează cele două leviere conform figurii și se exercită alternativ asupra lor câte o forță în sus și în jos.



Joc axial al pivotului inferior. Se poziționează cricul conform figurii apoi este acționat până la descărcarea completă a roții. Se exercită alternativ câte o forță asupra levierelor în sus și în jos.

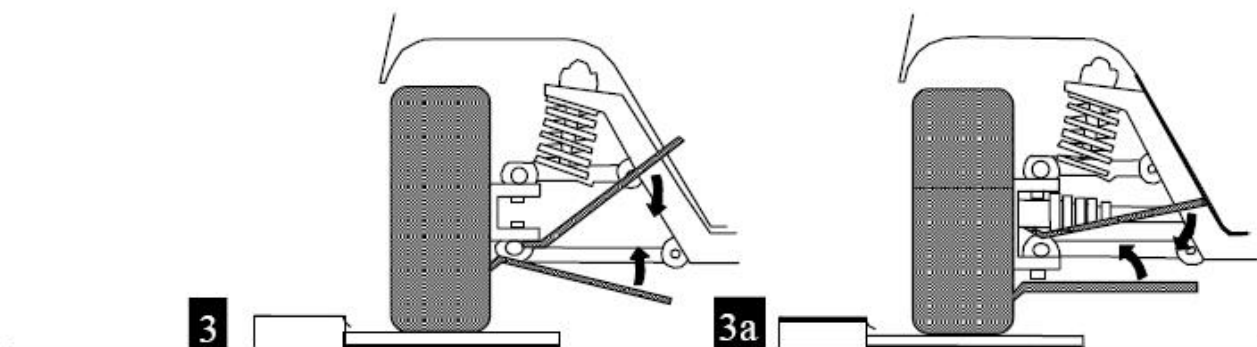
Se utilizează două
leviere și un cric



Joc radial. Se realizează o mișcare radială cu ajutorul unui detector de jocuri. Se poziționează cricul conform figurii, sub șasiu, apoi acesta este acționat până când forța exercitată de roată asupra detectorului de jocuri este suficientă pentru a asigura deplasarea acesteia.



Joc axial al pivotului superior. Se poziționează cricul conform figurii apoi este acționat până la descărcarea completă a roții. Se exercită alternativ câte o forță asupra levierele în sus și în jos.

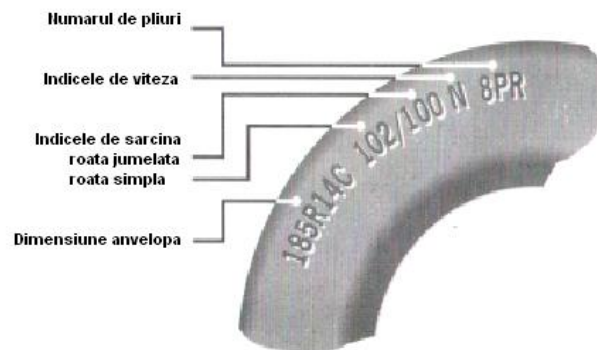


Joc axial al pivotului inferior. Se exercită alternativ câte o forță asupra levierele în sus și în jos.

Notă: jocul radial poate fi verificat și manual pentru SITP de clasa a II-a ce nu sunt dotate cu detectoare de jocuri

F. Verificări privind anvelopele

Dimensiune anvelopă



Adâncime profil anvelopă



Indici de sarcină anvelope (IS)

IS	KG	IS	KG	IS	KG	IS	KG	IS	KG
50	190	82	475	114	1180	146	3000	178	7500
51	195	83	487	115	1215	147	3075	179	7750
52	200	84	500	116	1250	148	3150	180	8000
53	207	85	515	117	1285	149	3250	181	8250
54	212	86	530	118	1320	150	3350	182	8500
55	218	87	545	119	1360	151	3450	183	8750
56	224	88	560	120	1400	152	3550	184	9000
57	230	89	580	121	1450	153	3650	185	9250
58	236	90	600	122	1500	154	3750	186	9500
59	243	91	615	123	1550	155	3875	187	9750
60	250	92	630	124	1600	156	4000	188	10000
61	257	93	650	125	1650	157	4125	189	10300
62	265	94	670	126	1700	158	4250	190	10600
63	272	95	690	127	1750	159	4375	191	10900
64	280	96	710	128	1800	160	4500	192	11200
65	290	97	730	129	1850	161	4625	193	11500
66	300	98	750	130	1900	162	4750	194	11800
67	307	99	775	131	1950	163	4875	195	12150
68	315	100	800	132	2000	164	5000	196	12500
69	325	101	825	133	2070	165	5150	197	12850
70	335	102	850	134	2120	166	5300	198	13200
71	345	103	875	135	2180	167	5450	199	13600
72	355	104	900	136	2240	168	5600	200	14000
73	365	105	925	137	2300	169	5800		
74	375	106	950	138	2360	170	6000		
75	387	107	975	139	2430	171	6150		
76	400	108	1000	140	2500	172	6300		
77	412	109	1030	141	2575	173	6500		
78	425	110	1060	142	2650	174	6700		
79	437	111	1090	143	2725	175	6900		
80	450	112	1120	144	2800	176	7100		
81	462	113	1150	145	2900	177	7300		

Indicele de sarcină reprezintă sarcina maximă în kilograme pe care o anvelopă o poate transporta la viteza maximă indicată de indicele de viteză. În cazul anvelopelor la care indicele de sarcină este precizat sub forma a două numere (de ex. 148/145L), al doilea număr reprezintă indicele de sarcină pentru utilizarea anvelopelor jumelate. Indicii de sarcină și viteză sunt prevăzuți în Directiva 92/23/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor, Regulamentul CEE-ONU nr. 30 și Regulamentul CEE-ONU nr. 54.

Indici de viteză anvelope

Indice de viteza	Viteza[Km/h]
A1	5
A2	10
A3	15
A4	20
A5	25
A6	30
A7	35
A8	40
B	50
C	60
D	65
E	70
F	80
G	90
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
H	210
V	240
W	270
Y	300
ZR	Peste340

Indicele de viteză reprezintă viteza maximă la care o anvelopă poate transporta sarcina menționată ca indice de sarcină. Indicii de sarcină și de viteză sunt marcați pe ambele flancuri ale anvelopelor. La anvelopele radiale pentru vehicule grele, fără marcaj de viteză, limita maximă admisă este de 110 km/h, în timp ce la cele diagonale este de 100 km/h.

G. Deficiențe la caroserie datorate coroziunii

Deficiențele la caroserie datorate coroziunii vor fi evaluate în funcție de soluția constructivă a caroseriei:

1. Autovehicul cu caroserie autoportantă
2. Autovehicul cu șasiu portant

1. Autovehicul cu caroserie autoportantă

În cazul caroseriei autoportante vor fi evaluate zonele deteriorate prin coroziune în funcție de elementul caroseriei:

a) Se vor accepta deteriorări datorate coroziunii (prin deteriorări datorate coroziunii înțelegându-se coroziuni străpunse) ale elementelor detașabile ce compun caroseria (capote, aripi, uși) dar de o anumită dimensiune și numai în anumite zone. Suprafața însumată a deteriorărilor datorate coroziunii ale elementelor detașabile trebuie să fie mai mică de 2500 mm^2 (pentru fiecare element considerat separat). Această suprafață se va calcula prin aproximarea cu o formă geometrică cunoscută (pătrat, dreptunghi, paralelogram, trapez sau cerc) a zonelor deteriorate prin coroziune, luându-se în considerare forma geometrică cea mai apropiată.

Nu se vor accepta deteriorări datorate coroziunii în jurul punctelor de montare pe caroserie a elementelor detașabile la o distanță mai mică de 100 mm față de punctele de montare. În cazul capotelor și a ușilor, în zona dispozitivelor de închidere și a suporturilor acestora va fi considerată o zonă de siguranță de 50 mm de jur împrejur. În zona de siguranță nu se admit coroziuni străpunse.

b) Se vor accepta deteriorări datorate coroziunii ale elementelor ce fac parte din structura de rezistență numai în anumite zone și având o anumită suprafață. Suprafața însumată a deteriorărilor datorate coroziunii (prin deteriorări datorate coroziunii înțelegându-se coroziuni străpunse) ale elementelor de rezistență trebuie să fie mai mică de 400 mm^2 (pentru fiecare element considerat separat). Această suprafață se va calcula prin aproximarea cu o formă geometrică cunoscută (pătrat, dreptunghi, paralelogram, trapez sau cerc) a zonelor deteriorate prin coroziune, luându-se în considerare forma geometrică cea mai apropiată. Vor fi acceptate deteriorări datorate coroziunii numai la următoarele elemente de caroserie: pasajele roților, contraaripi, podea și panourile caroseriei, cu condiția ca aceste coroziuni să se afle la o distanță mai mare de 100 mm față de îmbinarea elementului de caroserie respectiv.

La autovehiculele cu caroserie autoportantă se va urmări verificarea elementelor prezentate în tabelul de mai jos.

Elementul de caroserie ce trebuie evaluat	Coroziune Acceptată	Dimensiunea suprafeței corodate (mm^2)
Lonjeroane și traverse		
Traverse:		
- Elemente transversale aflate în spatele suspensiei spate (la soluția constructivă cu motorul în spate)	Nu	-
- Elemente transversale aflate în fața suspensiei față	Nu	-
- Element transversal principal	Nu	-
- Element transversal auxiliar	Nu	-
- Element destinat rigidizării unui panou ce nu este fixat pe alt element de caroserie sau alt panou	Da	400

Elemente longitudinale: - Pragul: se va considera pragul pe toată lungimea, chiar dacă există sau nu un montant central - Contrapragul - Lonjeroanele spate se vor inspecta începând de la zona de prindere pe podea - Lonjeroanele față se vor inspecta începând de la zona de prindere pe podea sau pe panoul față - Elementul longitudinal principal - Elementul longitudinal auxiliar	Nu Nu Nu Nu Nu Nu	- - - - - -
Lonjeron inferior (semilonjeron): - Lonjeron inferior față sau spate - Fixarea prin puncte a lonjeronului inferior de caroserie sau de alte elemente Consolele ce depășesc cu maxim 150 mm lungimea caroseriei Montanții în zona ușilor: lungimea acestora este prezentată în fig. 1 Montanții în zona geamurilor: lungimea acestora este prezentată în fig. 1	Nu Nu Da Nu Nu	- - 400 - -
Sectoare de panouri: Panoul podelei Elementul exterior de caroserie al ușii, altul decât structura de rezistență a acesteia Podea compartiment bagaje Zona de montare a rezervorului de combustibil sau a cârligului de remorcare pe podeaua spate Capotă compartiment bagaje Capotă compartiment motor Elementul/elementele de caroserie pe care sunt fixate lămpile și farurile Panoul față ce desparte compartimentul motor de compartimentul pasagerilor	Da Da Da Nu Da Da Nu Da	400 2500 400 - 2500 2500 - 400
Suportii de fixare a arcurilor	Nu	-
Pasajele roților: Pasajele roților Pasajele roților față ce au rol de preluare parțială a sarcinii transmise de amortizor sau arc elicoidal: Fixarea la partea superioară Fixarea la panoul despărțitor Fixarea la partea inferioară Pasajele roților spate ce au rol de preluare parțială a sarcinii transmise de amortizor sau arc elicoidal: Fixarea la panoul de protecție exterior Fixarea celor două părți în zona de îmbinare Fixarea la panoul podelei sau podeaua compartimentului de bagaje Pasajele roților spate ce nu au rol de preluare parțială a încărcăturii de la amortizor sau arc elicoidal Fixarea celor două părți în zona de îmbinare	Da Nu Nu Nu Nu Nu Nu Da Nu	400 - - - - - - 400 -

Motorul: Toate zonele pe care se fixează suportii motorului Suportii de fixare ai rezervorului de combustibil pe caroserie	Nu Nu	- -
Transmisia: Suportii de fixare a transmisiei	Nu	-
Punți: Suportii bieletelor antiruli sau a barelor stabilizatoare Suportii basculelor superioare și inferioare sau suportii de prindere a brațelor oscilante	Nu Nu	- -
Suspensia: Suportii de fixare a amortizoarelor Suportii de fixare a arcurilor elicoidale Suportii de fixare a arcurilor lamelare și a suportilor de prindere a acestora	Nu Nu Nu	- - -
Mecanismul de direcție: Suportii de fixare a semicasetei de direcție Suportii de fixare a casetei de direcție Suportii de fixare a părților auxiliare	Nu Nu Nu	- - -
Sistemul de frânare: Zona de fixare a pompei centrale de frână Zona de fixare a pedalei de frână	Nu Nu	- -
Caroseria: Punctele de fixare ale centurilor de siguranță Balamalele și închizătorile ușilor: Suportii balamalelor și ghidajele mecanismului de glisarea a ușilor Fixarea mecanismului de închidere pe ușă Pentru centurile de siguranță montate pe ușă: Suportii articulațiilor și ghidajele mecanismului de glisare pe ușă Fixarea mecanismului de blocare pe ușă Capota motorului sau a compartimentului de bagaje din fața vehiculului: Suportii mecanismelor de închidere și deschidere Scaunele: Punctele de fixare a scaunelor Pentru centurile de siguranță montate pe scaune: Punctele de fixare pe scaune.	Nu Nu Nu Nu Nu Nu Nu Nu Nu	- - - - - - - - -
Lămpile și farurile: Suportii de fixare ai sistemului de iluminare și semnalizare	Nu	-
Legăturile dintre autovehicul și remorcă		
Punctele de fixare a suportilor dispozitivului de remorcare	Nu	-

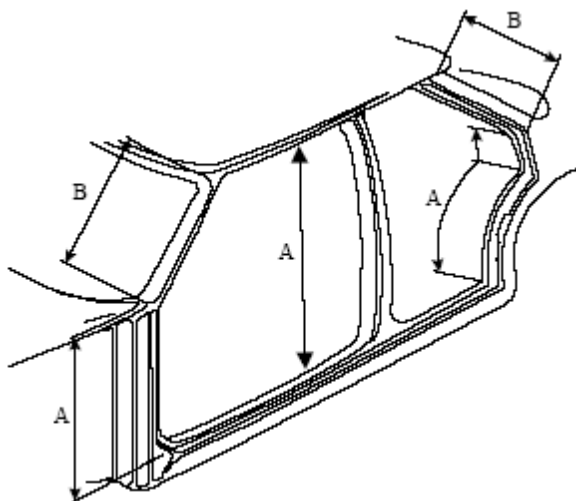


Fig. 1 Lungimea montanșilor din zona ușilor și a geamurilor (A= lungime la ușă, B= lungime la geam)

2. Autovehicul cu șasiu portant

În cazul autovehiculelor cu șasiu portant vor fi evaluate zonele deteriorate prin coroziune în funcție de elementul șasiului, urmărindu-se următoarele criterii de evaluare (prin deteriorări datorate coroziunii înțelegându-se coroziuni nestrăpunse):

Zona deteriorată prin coroziune a cadrului șasiului este exprimată procentual în funcție de element (longitudinal sau transversal).

Dimensiunile maxime permise ale zonelor deteriorate datorită coroziunii:

- Elementele longitudinale și transversale ale cadrului șasiului precum și toate profilele ce fac parte din suportul dispozitivului de remorcă de tip șa, dispozitivul de cuplare al semiremorcii sau placa dispozitivului de cuplare nu trebuie să fie deteriorate datorită coroziunii (luându-se în considerare fiecare element longitudinal sau transversal) mai mult decât este specificat în tabelul de mai jos.

Explicație: În cazul lonjeroanelor sunt incluse și suprafețele acestora pe care se fixează elementele direcției și ale suspensiei.

Elementele longitudinale și transversale	Procentajul maxim admis de reducere a grosimii elementului față de grosimea inițială
Toate elementele transversale	30%
Toate elementele longitudinale	20%
Toate elementele ce fac parte din suportul dispozitivului de tip șa sau din suportul dispozitivului de remorcă	20%

La vehiculele cu șasiu portant se va urmări verificarea elementelor prezentate în tabelul de mai jos:

Elementul de șasiu sau caroserie ce trebuie evaluat	Coroziune acceptata	Dimensiunea suprafeței corodate (mm ²)
Toate punctele de fixare a compartimentului pasagerilor și a cabinei nerabatabile pe șasiu Cabina rabatabilă: - Suportii dispozitivului de blocare - Suportii articulațiilor cabinei Montanții ușilor Pragul (lungimea pragului este distanța dintre montanții ușii/ușilor) Elementul longitudinal principal (lonjeronul): Elementul transversal principal Elementul longitudinal auxiliar Elementul transversal auxiliar Element destinat rigidizării unui panou ce nu este fixat pe alt element de caroserie sau alt panou	Nu Nu Nu Nu Nu Nu Nu Nu Da	- - - - - - - - 2500
Sectoare de panouri: Panoul podelei Elementul exterior de caroserie al ușii, altul decât structura de rezistență a acesteia Podea compartiment bagaje Suportii de prindere a rezervorului sau a cârligului de remorcare pe podeaua spate Capotă compartiment bagaje Capotă compartiment motor Elementul/elementele de caroserie pe care sunt fixate lămpile și farurile Panoul față ce desparte compartimentul motor de compartimentul pasagerilor Panoul exterior față sau spate Pasajele roților	Nu Da Nu Nu Da Da Nu Nu Da Da	- 2500 - - 2500 2500 - - 400 2500
Montanții în zona geamurilor	Nu	-
Motorul: Toate zonele pe care se fixează suportii motorului Suportii de fixare ai rezervorului de combustibil pe caroserie sau șasiu	Nu Nu	- -
Transmisia: Suportii de fixare ai transmisiei	Nu	-
Punți: Suportii bielețelor antiruli sau a barelor stabilizatoare Suportii basculelor superioare și inferioare sau suportii de prindere a brațelor oscilante	Nu Nu	- -

Suspensia: Suportii de fixare a amortizoarelor Suportii de fixare a arcurilor elicoidale Suportii de fixare a arcurilor lamelare și a suportilor de prindere a acestora	Nu Nu Nu	- - -
Mecanismul de direcție: Suportii de fixare a semicasetei de direcție Suportii de fixare a casetei de direcție Suportii de fixare a părților auxiliare	Nu Nu Nu	- - -
Sistemul de frânare: Zona de fixare a pompei centrale de frână Zona de fixare a pedalei de frână	Nu Nu	- -
Caroseria: Punctele de fixare ale centurilor de siguranță Balamalele și închizătorile ușilor: Suportii balamalelor și ghidajele mecanismului de glisarea a ușilor Fixarea mecanismului de închidere pe ușă Pentru centurile de siguranță montate pe ușă: Suportii articulațiilor și ghidajele mecanismului de glisare pe ușă Fixarea mecanismului de blocare pe ușă Capota motorului sau a compartimentului de bagaje din fața vehiculului: Suportii mecanismelor de închidere și deschidere Scaunele: Punctele de fixare a scaunelor Pentru centurile de siguranță montate pe scaune: Punctele de fixare pe scaune	Nu Nu Nu Nu Nu Nu Nu Nu Nu	- - - - - - - - -
Lămpile și farurile: Suportii de fixare ai sistemului de iluminare și semnalizare	Nu	-
Legăturile dintre autovehicul și remorcă: Punctele de fixare ai suportilor dispozitivului de remorcare	Nu	-

Metode de verificare:

Evaluarea zonelor deteriorate prin coroziune se realizează prin:

1) Inspecție vizuală, atunci când vehiculul se află pe canalul de vizitare sau pe elevator;

2) Dacă există suspiciuni:

a) prin utilizarea unui ciocan cu cap rotund de 200g prin aplicarea unor lovituri ușoare în jurul zonei ce ridică suspiciuni;

b) prin măsurare, utilizându-se dispozitive adecvate.

Standarde de evaluare a reparațiilor zonelor deteriorate prin coroziune:

1. Condiții pentru reparațiile zonelor deteriorate prin coroziune:

a) reparațiile zonelor deteriorate prin coroziune trebuie efectuate astfel încât îmbinarea părții sau a secțiunii elementului reparat să îndeplinească funcționalitatea inițială.

b) nu se admit reparații prin cordon de sudură continuu sau în puncte în jurul zonei în care este poansonat numărul de identificare sau în jurul elementului de caroserie pe care se află poansonat numărul de identificare.

Nu se admite prinderea prin nituire a suportului pe care este poansonat numărul de identificare sau a elementului de caroserie pe care se află poansonat numărul de identificare.

Sunt admise reparații la o distanță mai mare de 30 mm față de conturul numărului de identificare poansonat ce nu afectează integritatea acestuia sau care nu împiedică vizualizarea integrală a sa.

2. Metode de reparații admise:

a) sunt permise reparații cu elemente construite individual, unde fiecare parte este sudată sigur de materialul original;

b) dacă modalitatea de asamblare originală era prin nituire sau prin prindere cu șuruburi, se admite reparația prin sudură.

c) nu sunt permise reparații combinate (sudură/nituri/șuruburi) care să depășească o suprafață maximă de 2500 mm².

Prin sudură sigură așa cum a fost menționat la lit. a) se înțelege:

- cordon/cordoane de sudură ce acoperă cel puțin 50% din perimetrul secțiunii ce poate fi sudată și care sunt repartizate în mod egal în jurul perimetrului;

- puncte de sudură cu diametrul de minim 4 mm și care sunt repartizate la o distanță de maximum 20 mm una de cealaltă.

3. Deteriorarea prin coroziune la elementele de arc, elementele direcției și ale suspensiei:

a) dacă un element al unui arc este deteriorat prin coroziune (material lipsă) sau fisurat ca urmare a deteriorării prin coroziune:

- acesta nu se repară, se înlocuiește

- elementul de arc poate fi înlocuit ca parte a sistemului arcului.

b) dacă un element al mecanismului de direcție sau suspensie este deteriorat prin coroziune acesta nu va fi reparat.

4. Metode de reparații admise pentru elemente longitudinale și transversale:

a) elementele longitudinale și transversale ce fac parte din cadrul șasiului nu se vor repara prin aplicarea unor plăci peste zonele din care lipsește material.

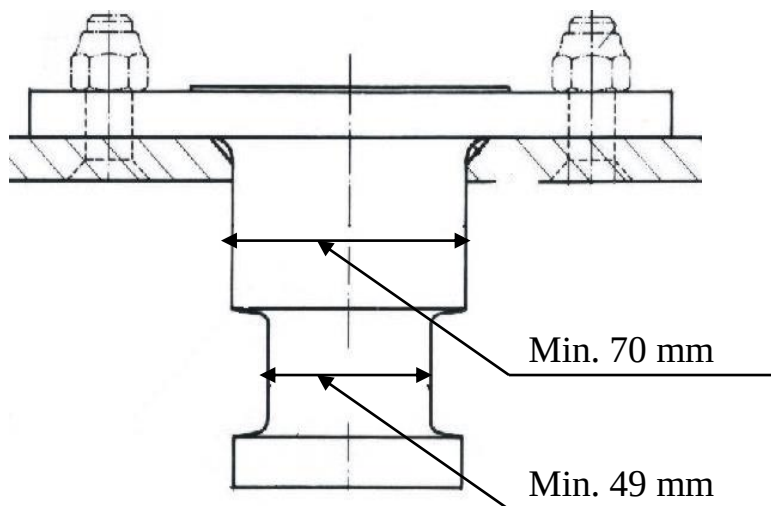
b) prin excepție de la prevederile lit. a), elementele longitudinale și transversale pot fi reparate prin aplicarea de plăci peste zonele corodate dacă grosimea acestor plăci este cel puțin aceeași cu grosimea secțiunii cea mai mare a elementului ce trebuie reparat. Plăcile trebuie sudate sigur, prin aceasta înțelegându-se cordoane de sudură ce acoperă cel puțin 75% din perimetrul părților ce trebuie sudate. Cordoanele trebuie repartizate în mod egal de-a lungul perimetrului.

5. Profilele ce fac parte din suportul dispozitivului de tip șa sau a plăcii bolțului semiremorcii nu pot fi reparate prin aplicarea de plăci deasupra zonelor deteriorate prin coroziune.

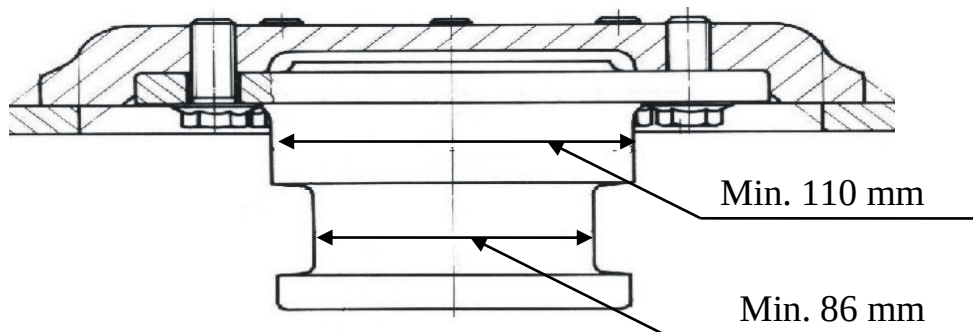
H. Deficiențe la dispozitivele de cuplare

Dispozitivele de cuplare cu care sunt echipate semiremorcile sunt de 2 tipuri, cu diametre exterioare de 2 inch și de 3,5 inch.

- în cazul dispozitivelor de cuplare cu diametrul exterior de 2 inch, se admite o uzură până la diametrul minim prezentat în figură:



- în cazul dispozitivelor de cuplare cu diametrul exterior de 3,5 inch, diametrul minim admis este prezentat în figură:

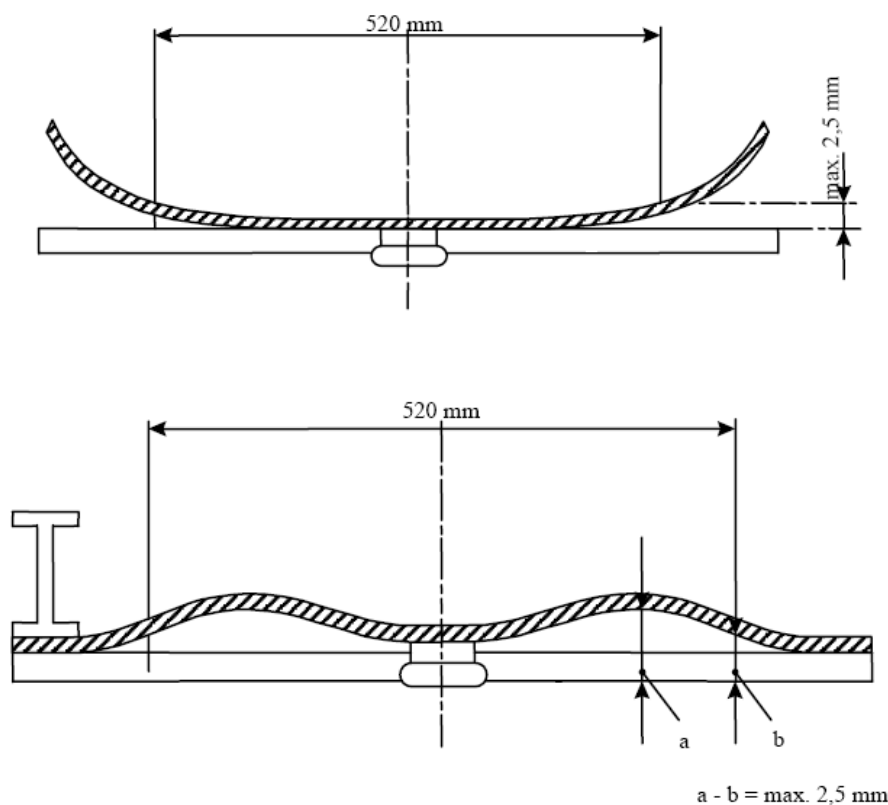


Metoda de verificare: cu șubler sau utilizându-se un calibru.

În cazul semiremorcilor cu MTMA mai mică sau cel mult egală cu 6.000 kg sau dacă sarcina pe dispozitivul de remorcare este mai mică sau cel mult egală cu 3.000 kg, indiferent de tipul dispozitivului de cuplare:

În interiorul unui cerc cu raza de 260 mm măsurat din centrul dispozitivului de cuplare:

- deformația maximă a platoului cuplei nu trebuie să depășească 2,5 mm, conform figurii:



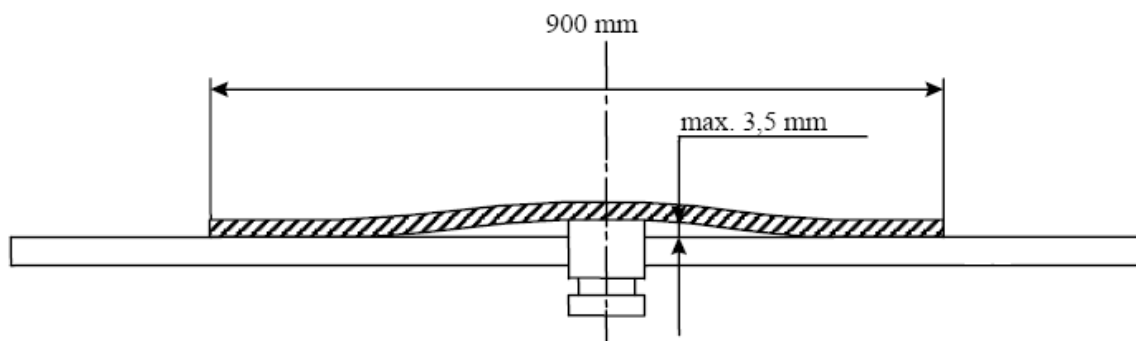
a = deformația maximă

- dacă datorită uzurii pe platoul cuplei s-au format șanțuri, acestea nu trebuie să fie mai lungi de 100 mm și mai adânci de 2,5 mm;

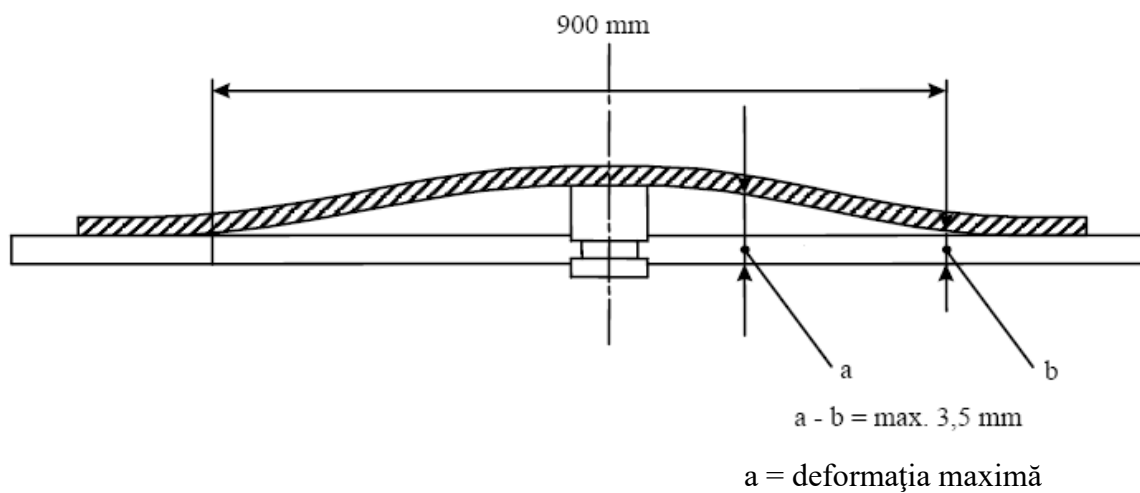
Cerințele de mai sus nu se aplică în cazul orificiilor constructive destinate gresării ce au fost practicate de către fabricant.

În cazul semiremorcilor cu MTMA mai mare de 6.000 kg sau dacă sarcina pe dispozitivul de remorcare este mai mare de 3.000 kg, indiferent de tipul dispozitivului de cuplare:

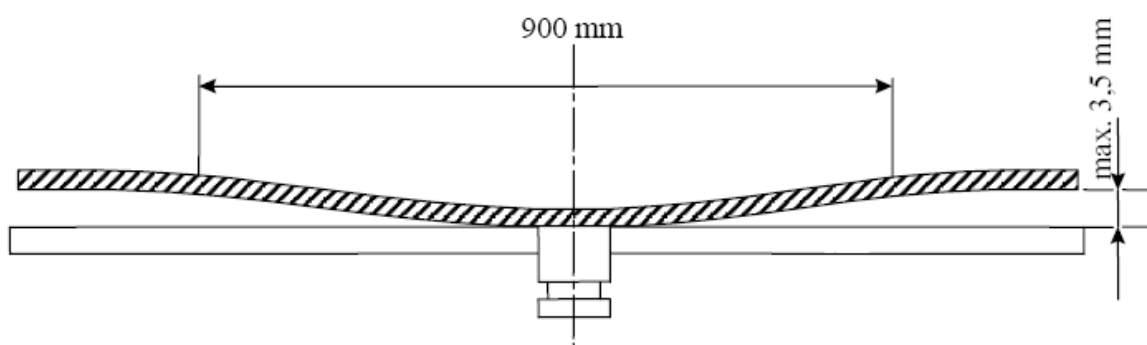
- în interiorul unui cerc cu raza de 450 mm măsurat din centrul dispozitivului de cuplare, deformația maximă a platoului cuplei nu trebuie să depășească 3,5 mm conform figurilor:



sau



sau



- dacă datorită uzurii pe platoul cuplei s-au format șanțuri, acestea nu trebuie să fie mai lungi de 100 mm și mai adânci de 2,5 mm;

Cerințele de mai sus nu se aplică în cazul orificiilor constructive destinate gresării ce au fost practicate de către fabricant.

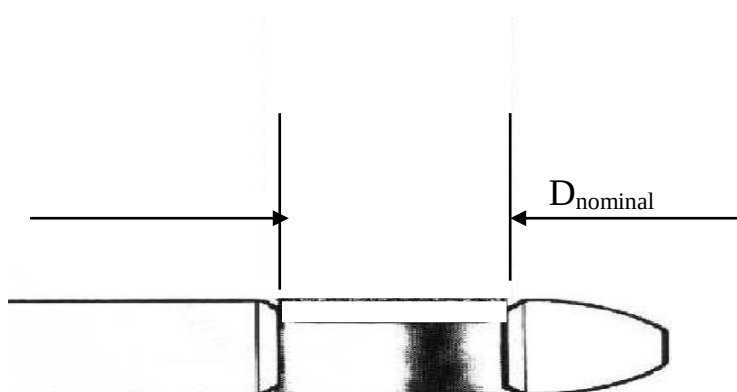
Metoda de verificare: cu șubler, riglă și ruletă.

Dispozitive de cuplare de tip ochet pentru remorci

În funcție de diametrul interior al cuplei, uzurile maxime permise sunt:

Tipodimensiuni:

1. $D_n = 40 \text{ mm}$
2. $D_n = 50 \text{ mm}$
3. $D_n = 57,5 \text{ mm}$

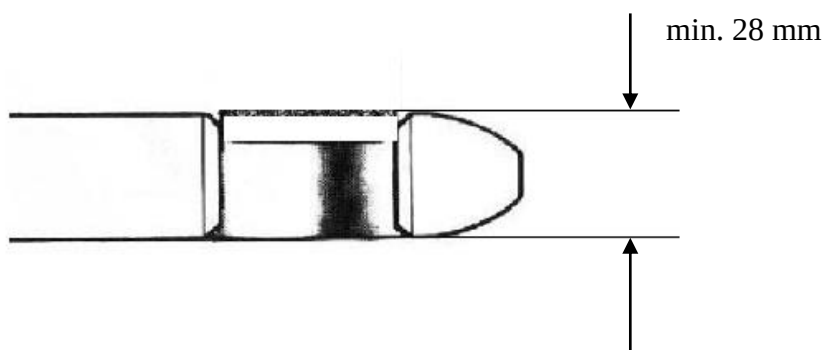


Uzuri maxime admise:

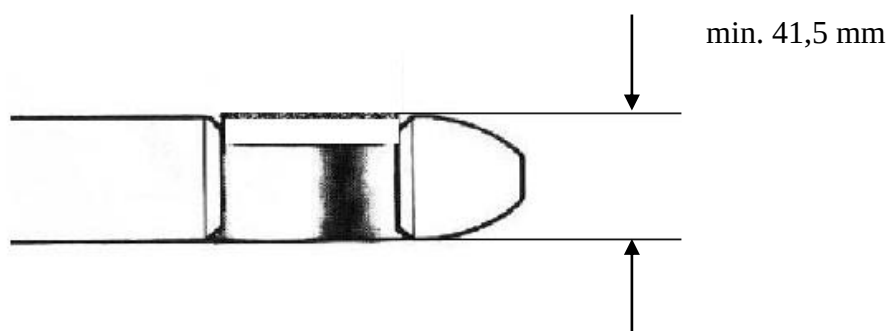
1. $D_{\text{max}} = 41,5 \text{ mm}$
2. $D_{\text{max}} = 52,5 \text{ mm}$
3. $D_{\text{max}} = 59,5 \text{ mm}$

De asemenea, sunt permise uzuri ale dispozitivelor de cuplare după cum urmează:

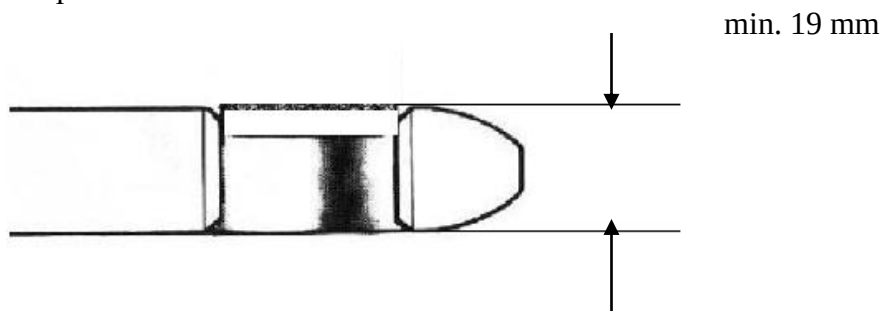
- pentru dispozitivul de cuplare cu diametrul interior de 40 mm se acceptă o grosime a acestuia de până la 28 mm datorită uzurii:



- pentru dispozitivul de cuplare cu diametrul interior de 50 mm se acceptă o grosime a acestuia de până la 41,5 mm datorită uzurii:



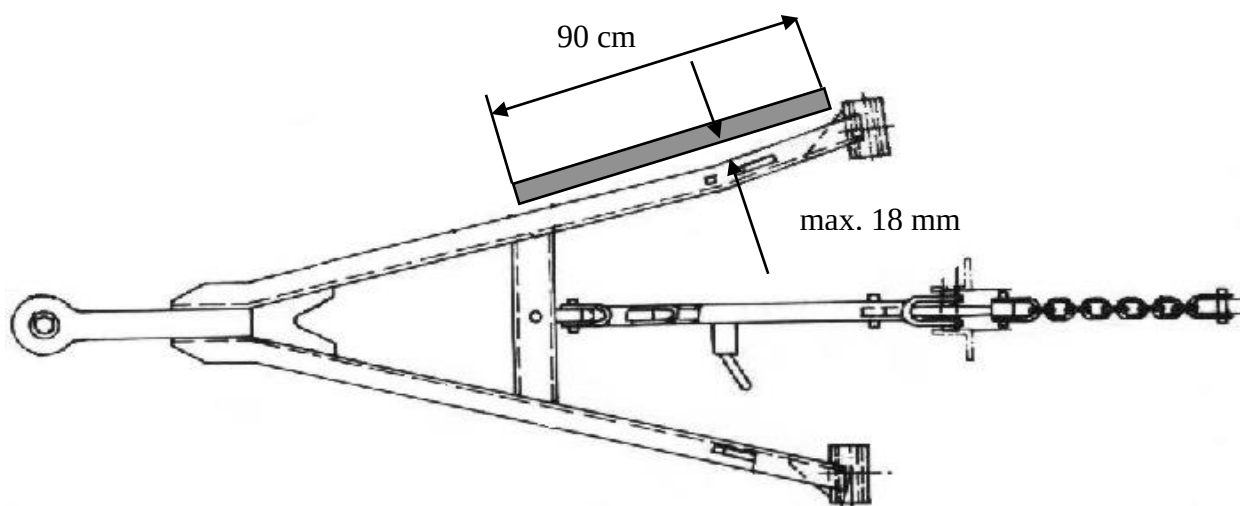
- pentru dispozitivul de cuplare cu diametrul interior de 57,5 mm se acceptă o grosime a acestuia de până la 19 mm datorită uzurii:



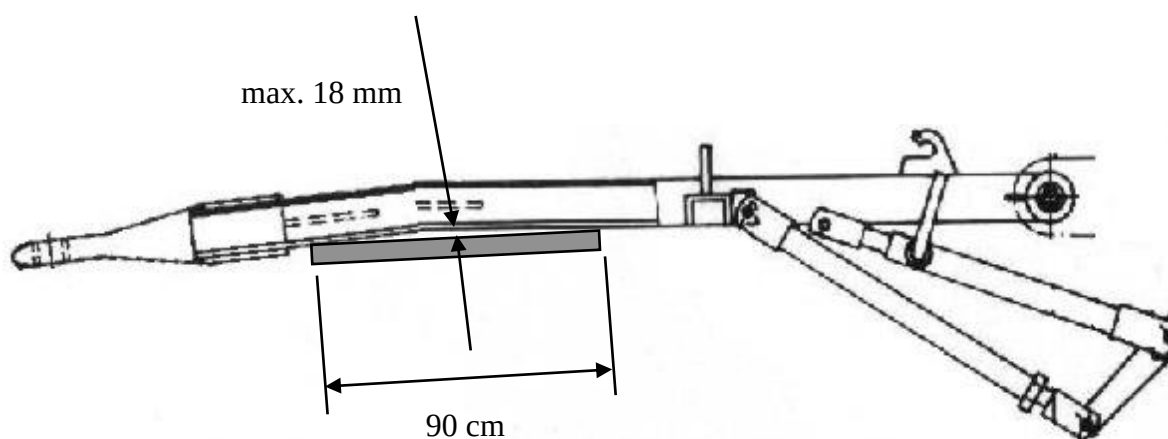
Metoda de verificare: cu șubler.

Starea proțapului remorcii

Se acceptă o deformare de maxim 18 mm pe o lungime de 90 cm a proțapului, conform figurii:



sau

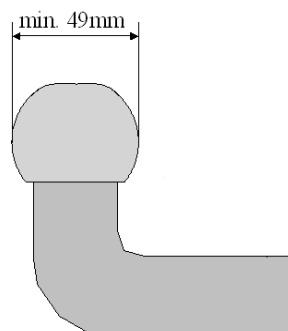


Verificarea se va efectua în cel puțin două plane perpendiculare, orizontal și vertical de-a lungul proțapului.

Metoda de verificare: cu șubler și riglă.

Cârligul de remorcare

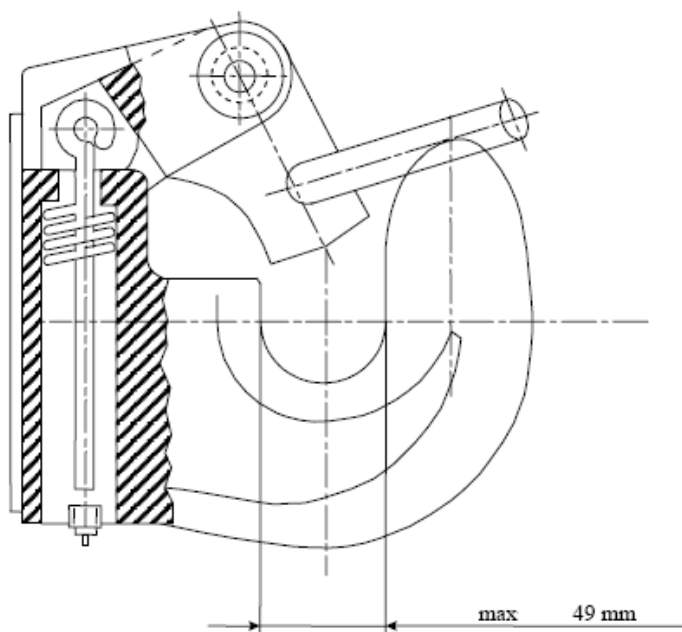
În cazul cârligelor de remorcare de tip cuplaj sferic cu diametrul nominal de 50 mm se admite o uzură a cuplajului până la un diametru minim de 49 mm



Metoda de verificare: utilizându-se un calibru sau cu șubler.

Dacă un autovehicul cu MTMA mai mare de 3.500 kg este echipat cu un cârlig de remorcare, atunci acesta trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- acesta trebuie să aibă dispozitiv de închidere și dispozitiv de asigurare;
- dimensiunea orificiului din interiorul cârligului nu trebuie să fie mai mare de 49 mm ca în figură:

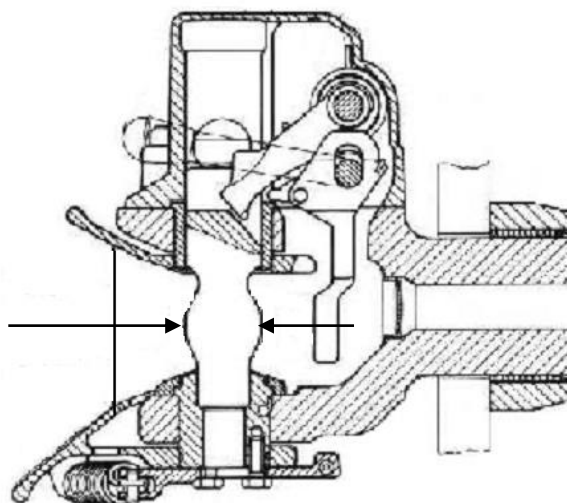


Metoda de verificare: utilizându-se un calibru sau cu șubler.

Cuple de remorcare

Dacă un autovehicul cu MTMA mai mare de 3500 kg este echipat cu o cuplă de remorcare, atunci aceasta trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- uzura maximă permisă a pivotului de cuplare trebuie să fie astfel:



Tipodimensiuni

D_{nominal}

1 = 40 mm

2 = 50 mm

3 = 57,5 mm

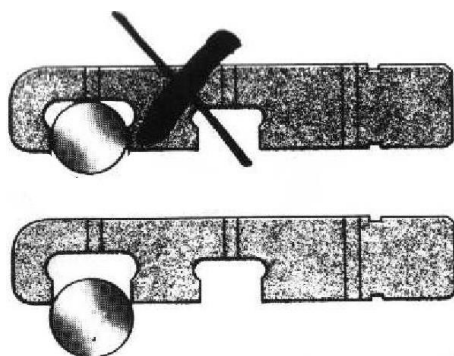
D_{min} datorat uzurii:

1 = 36,5 mm

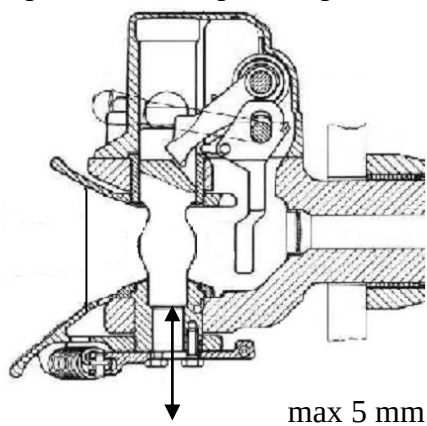
2 = 46 mm

3 = 55 mm

Metoda de verificare: utilizându-se un calibru adecvat sau cu șublerul:

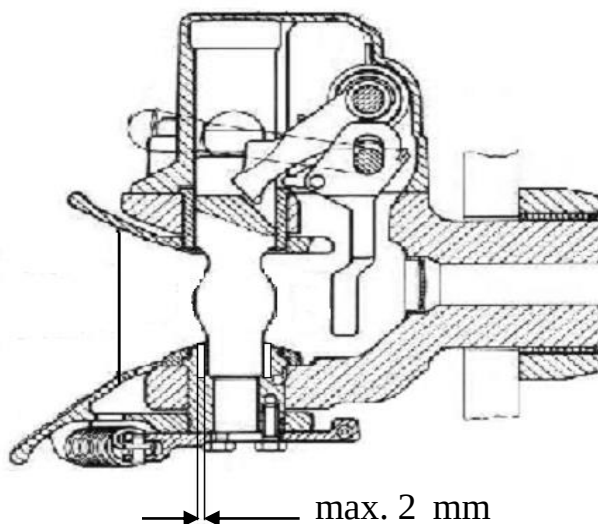


- jocul axial al pivotului de cuplare după blocare nu trebuie să depășească 5 mm:



Metoda de verificare: utilizându-se un calibru sau cu șublerul.

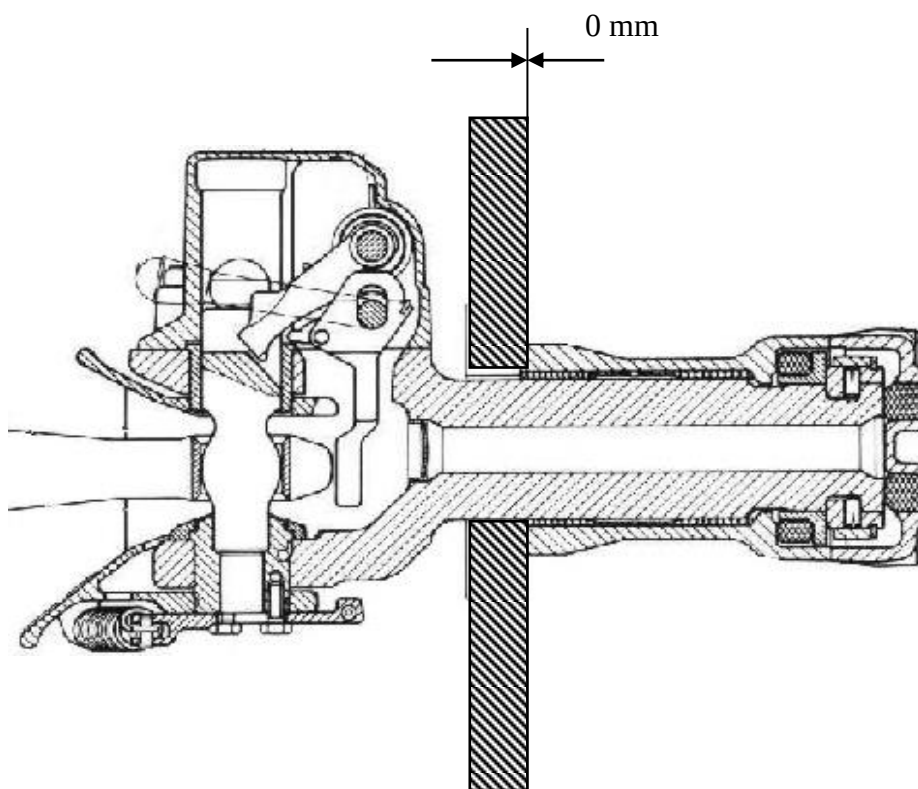
- deplasarea radială a pivotului de cuplare nu trebuie să depășească 2 mm:



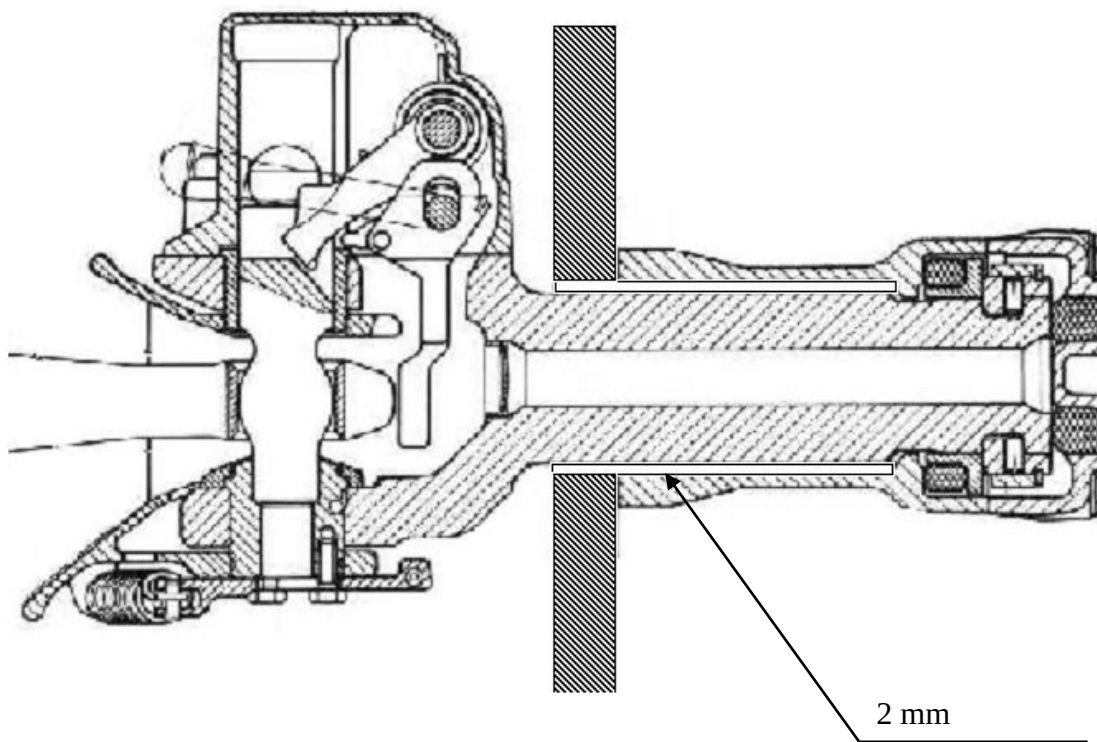
Metoda de verificare: utilizându-se un calibru sau șubler.

Fixarea dispozitivului de cuplare

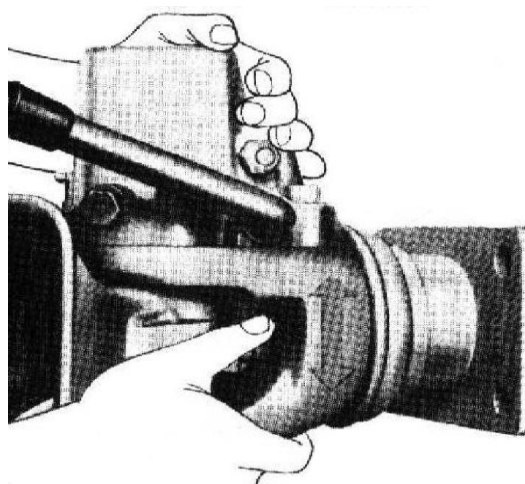
- nu sunt admise jocuri axiale ale dispozitivului de cuplare;



- jocul radial maxim al dispozitivului de cuplare trebuie să fie de 2 mm;

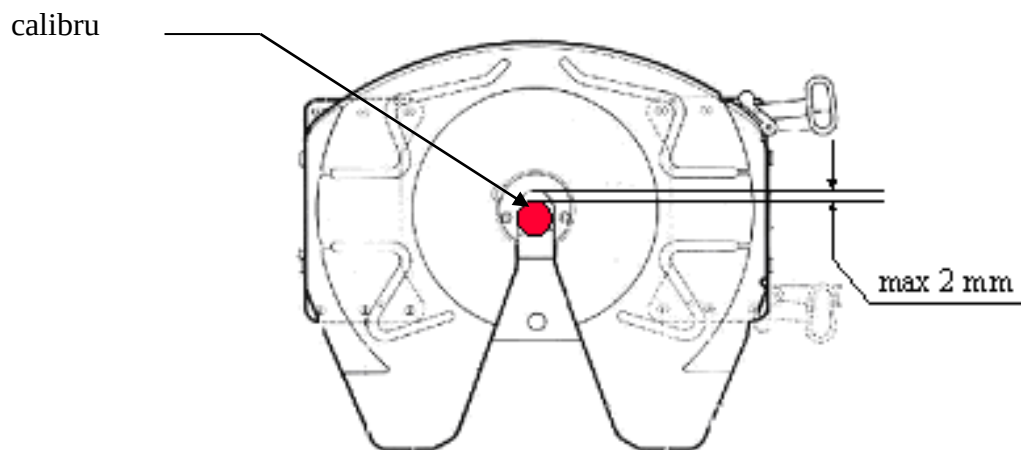


Se încearcă mișcarea cuplei de remorcare în sus și în jos conform figurii:



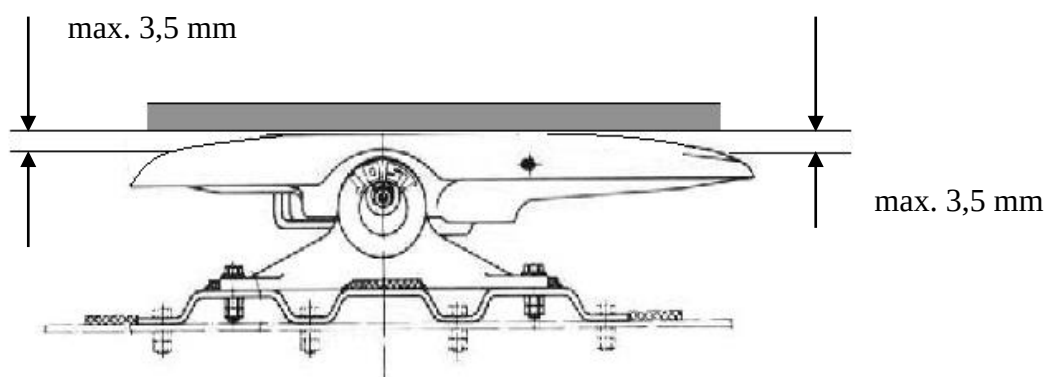
Dispozitive de cuplare pentru autotractoare

Jocul maxim admis al cuiului pivotului de remorcare în dispozitivul de cuplare este de maxim 2 mm.



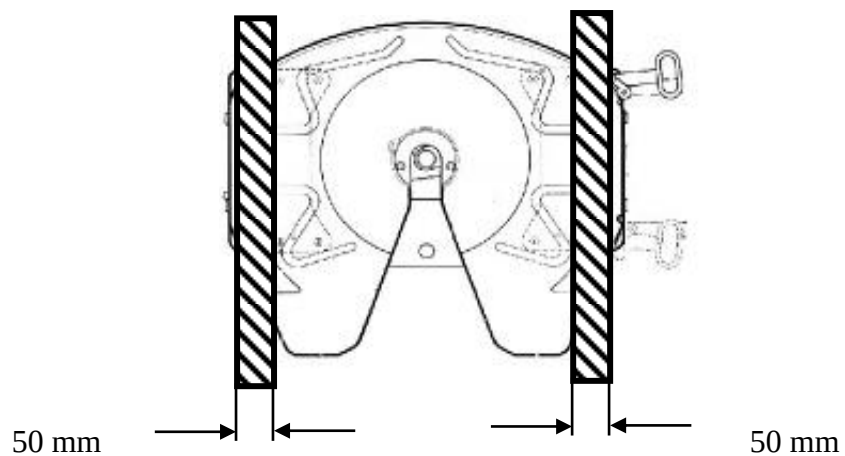
Metoda de verificare: utilizându-se un calibru adecvat, șubler sau alt dispozitiv de măsurare.

Abaterea de la planeitate a platoului dispozitivului de cuplare în partea centrală a sa trebuie să fie de maxim 3,5 mm conform figurii:



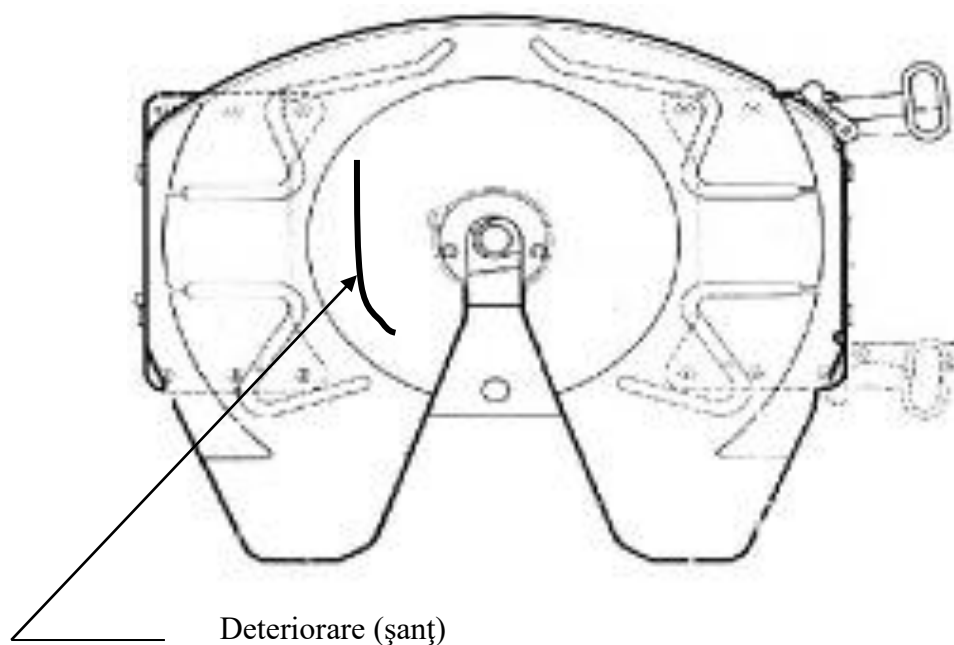
Metoda de verificare: utilizându-se riglă și șubler sau calibru.

Pe părțile laterale ale platoului dispozitivului de cuplare, în două benzi late de 50 mm de la extremitățile platoului dispozitivului de cuplare se admite o abatere de la planeitate de 5 mm conform figurii:



Metoda de verificare: riglă și șubler sau calibru.

Se admit deteriorări (șanțuri) ale platoului dispozitivului de cuplare ce nu sunt mai lungi de 100 mm și mai adânci de 2,5 mm:



Metoda de verificare: riglă și șubler.

**Prevederi privind efectuarea ITP
mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări**

Plan de operațiuni

Nr. crt.	Denumire verificare	Metodă de control și aparatură necesară	Deficiențe constatate	Evaluare deficiențe		
				DMi	DMa	DP
0. IDENTIFICARE VEHICUL						
0.1.	Verificare stare plăci cu numărul de înregistrare, concordanță dintre plăcile cu numărul de înregistrare și numărul de înregistrare din certificatul de înregistrare	Inspecție vizuală	a)Placă lipsă sau fixată necorespunzător astfel încât s-ar putea desprinde de pe vehicul b)Număr de înregistrare ilizibil sau lipsă c)Numărul de înregistrare de pe placă nu este în concordanță cu certificatul de înregistrare d)Placă deteriorată	X	X	
0.2.	Verificare concordanță dintre datele de identificare prelevate de pe vehiculul prezentat la ITP și datele din certificatul de înregistrare, cartea de identitate a vehiculului și atestatul tehnic dacă a fost eliberat de RAR, după caz	Inspecție vizuală după curățarea locurilor unde se află poansonat numărul de identificare Se verifică concordanța dintre vehiculul prezentat la ITP si datele din certificatul de înregistrare, cartea de identitate a vehiculului și atestatul tehnic dacă a fost eliberat de RAR, după caz, privind: categorie, marcă, tip, număr de identificare poansonat sau ștanțat	a)Lipsă număr de identificare poansonat sau ștanțat b)Număr de identificare incomplet, ilizibil parțial sau total c)Număr de identificare neconform cu datele din certificatul de înregistrare d)Vehiculul prezentat la ITP nu corespunde cu datele privind: categoria, marca și tipul vehiculului e)Număr de identificare modificat f)Suportul pe care se află poansonat numărul de identificare este fixat artizanal pe vehicul (ex. înconjurat de un cordon de sudură)	X	X	
1. SISTEM DE FRÂNARE						
1.1. Stare mecanică și funcționare						
1.1.1.	Pedală / manetă de frână și cursa dispozitivului de acționare a frânei	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor, în timp ce sistemul de frânare este acționat Notă: Vehiculele cu servofrână trebuie inspectate cu motorul oprit	a)Uzură avansată sau joc excesiv a axului pedalei b)Cursă excesivă sau insuficientă a dispozitivului de acționare c)Dispozitivul de acționare nu revine corect la poziția inițială d)Dispozitivul de acționare deformat excesiv, fisurat, rupt	X	X	
1.1.2.	Element de acționare frână de mână, levier de comandă frână de mână, mecanism cu clichet frână de mână, frână de mână cu acționare electrică	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Sistemul de blocare al mecanismului cu clichet nu funcționează b)Element de acționare cu uzură excesivă, lipsă, deteriorat sau nefuncțional	X	X	
1.1.3.	Dispozitiv servofrână, pompă centrală de frână (pentru sistemul de frânare hidraulic)	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Dispozitiv servofrână deteriorat sau ineficient b)Pompă centrală neetanșă / defectă (pierde presiunea la apăsarea constantă a pedalei sau la acționarea manetei) c)Fixare necorespunzătoare a pompei centrale de frână d)Cantitate insuficientă a lichidului de frână	X	X	X
1.1.4.	Pompă de vacuum sau	Inspecție vizuală a	a)Pierdere de aer care provoacă o	X		

	compresor și rezervoare de aer (dacă au fost prevăzute de producător)	componentelor la presiunea normală de lucru	scădere importantă de presiune sau pierdere de aer perceptibilă auditiv b)Pompa de vacuum deteriorată sau nefuncțională c)Rezervoare de aer comprimat deteriorate, corodate / neetanșe d)Fixare necorespunzătoare a rezervoarelor de aer comprimat	X	X X X	
1.1.5.	Conducte de frână rigide, racorduri flexibile de frână	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Conductă, racord sau conexiune neetanșă (pierderi reduse / importante) b)Deteriorări sau coroziuni excesive c)Conductă poziționată necorespunzător d)Conductă fisurată sau ruptă; racord fisurat sau rupt e)Racord deteriorat, cu puncte de frecare, răsucit sau prea scurt f)Umflare excesivă la presiune g)Racord cu porozități		X X X X X X	X X X X X
1.1.6.	Leviere și conexiuni, tije de acționare	Inspecție vizuală și funcțională a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat	a)Componente corodate sau uzate excesiv b)Leviere, tije sau conexiuni fixate necorespunzător c)Orice element care poate împiedica mișcarea liberă a elementelor sistemului de frânare d)Lipsă elemente ale timoneriei		X X X	X X
1.1.7.	Elemente de acționare sistem frânare (inclusiv etriere, cilindri de frână cu arc, cilindri de frână hidraulici, garnituri de fricțiune, tamburi și discuri de frână)	Inspecție vizuală a componentelor în timp ce sistemul de frânare este acționat (unde există zonă de vizitare)	a)Neetanșități (pierderi reduse / importante) b)Fixare necorespunzătoare/ montare incorectă c)Coroziuni excesive d)Burdof de protecție împotriva prafului rupt / lipsă e)Lipsă garnituri de fricțiune f)Uzură excesivă, șanțuri, fisuri, spărturi, fixare necorespunzătoare sau alte defecte care compromit siguranța (la o roată / la mai multe roți) g)Tambur sau disc lipsă h)Joc disc de frână	X	X X X X X	X X X X X X X
1.2 Performanță și eficacitate frână de serviciu						
1.2.1	Performanță	Inspecție prin probe în parcurs Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim	a)Vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie b)Zgomot la roată în timpul frânării	X	X	
1.2.2	Eficacitate (+E)	a) Inspecție prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare (pentru vehicule cu viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h) A se vedea anexa nr. 11 la reglementări b) ABROGAT	Decelerația maximă măsurată mai mică de 2,0 m/s ²			X
1.3 . Performanță și eficacitate frână de staționare(cu excepția vehiculelor dotate cu frână electrică)						
1.3.1.	Performanță	Inspecție prin probe în parcurs Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim	a)Vehiculul deviază excesiv de la traiectoria rectilinie b)Zgomot la roată în timpul frânării	X	X	

1.3.2	Eficacitate (+E)	a) Inspecție prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare (pentru vehicule cu viteza maximă constructivă mai mare de 25 km/h) A se vedea anexa nr. 11 la reglementări	Decelerația maximă măsurată mai mică de 1,6 m/s ²			X
		b) ABROGAT				
1.4.	Frână de staționare (vehicule dotate cu frână electrică)	Cu frâna electrică acționată se verifică dacă vehiculul poate fi deplasat de pe loc	Vehiculul poate fi deplasat de pe loc			X
2. SISTEM DE DIRECȚIE						
2.1. Stare mecanică						
2.1.1.	Stare, funcționare sistem de direcție	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil) Volanul este rotit stânga-dreapta	Sistem de direcție greu manevrabil		X	
2.1.2.	Stare, fixare casetă de direcție	Inspecție vizuală a fixării casetei de direcție Se rotește volanul stânga-dreapta	a)Fixare necorespunzătoare a casetei b)Casetă de direcție fisurată / spartă		X X	X X
2.1.3.	Jocuri în sistemul de direcție	Inspecție vizuală a componentelor timoneriei direcției în ceea ce privește uzura, fisurile și siguranța în timp ce volanul este rotit stânga-dreapta cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a)Mișcare relativă între componentele sistemului ce ar trebui să fie fixe b)Joc excesiv în articulațiile sistemului de direcție c)Deformări / fisuri ale oricărui element d)Alinierea defectuoasă a componentelor (ex. bară de comandă a direcției, bară de conexiune etc.) e)Burdof de protecție la praf lipsă		X X X X X	X X X
2.1.4.	Stare, fixare, funcționare și etanșeitate servodirecție	Verificarea servodirecției și a nivelului de ulei hidraulic din rezervor (dacă este vizibil) Cu roțile pe sol și cu motorul funcționând se verifică dacă servodirecția funcționează corect	a)Neetanșeități (scurgeri reduse / importante) b)Nivel redus de lichid c)Mecanismul nu funcționează d)Mecanism fixat necorespunzător / fisurat e)Conducte care freacă / poziționate necorespunzător f)Conducte, furtunuri deteriorate / uzate sau corodate excesiv	X	X X X X X X	X X X X
2.2. Volan și coloană volan						
2.2.1.	Stare, fixare volan	Cu roțile pe sol, se oscilează volanul dintr-o parte în alta într-un plan perpendicular pe coloana de direcție și se aplică de jos în sus și de sus în jos. Se inspectează vizual jocurile	a)Deplasare relativă între volan și coloana de direcție care indică un joc excesiv b)Butucul, coroana sau spițele volanului fisurate sau fixate necorespunzător		X X	X
2.2.2	Joc la volan	Cu motorul în funcțiune în cazul vehiculelor cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se rotește ușor volanul stânga - dreapta, pe cât posibil fără a mișca roțile Se verifică vizual mișcarea liberă	Joc excesiv al direcției (de exemplu un punct de pe coroana volanului poate fi rotit pe un arc de cerc pe o distanță mai mare de o cincime din diametrul volanului fără ca roțile directoare să se miște)		X	X
2.3.	Aliniament roți	Verificarea aliniamentului	Roți nealinate în mod evident		X	

		roților Control vizual				
2.4.	Stare, fixare comandă direcție	Se acționează comanda direcției și se verifică vizual jocul și starea cuplajelor elastice sau a altor articulații	a)Jocuri excesive în articulații sau cuplaje b) Reparație sau modificare necorespunzătoare		X	X
3. VIZIBILITATE						
3.1.	Câmp de vizibilitate	Inspecție vizuală de la postul de conducere	a)Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului care îi afectează vederea în față sau lateral b)Nu se asigură vizibilitatea corespunzătoare spre înapoi	X	X	
3.2.	Stare parbriz și celelalte geamuri	Inspecție vizuală	a)Parbriz sau geam în stare necorespunzătoare (sablat, zgâriat / cu opacități importante sau din material necorespunzător) b)Parbriz fisurat, spart	X	X	
3.3.	Oglinzi retrovizoare	Inspecție vizuală și funcțională de la postul de conducere	a)Oglindă lipsă ori care nu asigură vizibilitatea corespunzătoare b)Oglindă deteriorată sau fixată necorespunzător	X	X	
3.4.	Ștergătoare de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională	a)Ștergător care nu funcționează corespunzător sau lipsă b)Lamela ștergătorului lipsă		X	
3.5.	Spălătoare de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională	Spălător care nu funcționează corespunzător / lipsă	X	X	
4. LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE (în funcție de echiparea prevăzută de producător)						
4.1. Faruri						
4.1.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Funcționare defectuoasă / lipsa farului sau a sursei de lumină b)Far fixat necorespunzător c)Far cu oglinda deteriorată d)Dispersor fisurat / spart, de culoare necorespunzătoare e)Sursă de lumină defectă	X	X	
4.1.2.	Orientare (+E) (numai pentru farurile utilizate pentru circulația rutieră)	Inspecție vizuală și funcțională Se determină centrul de focalizare orizontal al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul aparatului de control al farurilor Inspectorul va regla farul dacă dispozitivul de reglare este funcțional	a)Far reglat necorespunzător b)Sursa de lumină montată necorespunzător		X	
4.1.3.	Comutare lumini	Inspecție vizuală și funcțională	Dispozitiv de comandă defect		X	
4.2. Lămpi de poziție față, spate și laterale, lămpi de gabarit						
4.2.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă b)Dispersor fisurat / spart, de culoare necorespunzătoare c)Fixare necorespunzătoare d)Lipsă lampă sau dispersor	X	X	
4.2.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
4.3. Lămpi de frânare						
4.3.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă b)Dispersor fisurat / spart, de culoare necorespunzătoare c)Fixare necorespunzătoare	X	X	

			d)Lipsă lampă sau dispersor		X	
4.3.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
4.4. Lămpi indicatoare de direcție și de avarie						
4.4.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă b)Dispersor fisurat / spart, de culoare necorespunzătoare c)Fixare necorespunzătoare d)Lipsă lampă sau dispersor	X	X X X X	
4.4.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
4.5. Faruri și lămpi de ceață						
4.5.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă b)Dispersor fisurat / spart, de culoare necorespunzătoare c)Fixare necorespunzătoare d)Lipsă lampă sau dispersor	X	X X X X	
4.5.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
4.6. Lămpi de mers înapoi						
4.6.1.	Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă b)Dispersor fisurat / spart, de culoare necorespunzătoare c)Fixare necorespunzătoare d)Lipsă lampă sau dispersor	X	X X X X	
4.6.2.	Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare necorespunzătoare a dispozitivului de comandă		X	
4.7.	Dispozitiv de iluminare a plăcii spate cu numărul de înregistrare	Inspecție vizuală și funcțională	a)Lampă care proiectează lumina direct în spate b)Sursă de lumină defectă c)Lampă fixată nesigur d)Lipsă lampă sau dispersor e)Fixare necorespunzătoare	X X X X X	X X X X	
4.8.	Proiector de lucru	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă b)Dispersor fisurat / spart, de culoare necorespunzătoare c)Fixare necorespunzătoare d)Lipsă lampă sau dispersor	X X	X X X X	
4.9.	Lămpi speciale de avertizare (girofar)	Inspecție vizuală și funcțională	a)Sursă de lumină defectă b)Dispersor fisurat / spart, de culoare necorespunzătoare c)Fixare necorespunzătoare d)Lipsă lampă sau dispersor	X	X X X X	
4.10.	Catadioptri	Inspecție vizuală	Catadioptri deteriorați / lipsă	X	X	
4.11.	Martori luminoși	Inspecție vizuală și funcțională	Nu funcționează corespunzător (nu afectează / afectează direct siguranța circulației rutiere)	X	X	
4.12.	Conexiuni electrice între vehiculul tractor și remorcă	Inspecție vizuală și funcțională	a)Conexiuni electrice fixate necorespunzător b)Izolație deteriorată	X	X X	
4.13.	Cablaj electric	Inspecție vizuală	a)Cabluri fixate / poziționate / securizate necorespunzător b)Instalație electrică deteriorată c)Izolație cablaj deteriorată	X X X	X X X	X X X
4.14.	Baterii(e) de acumulatori	Inspecție vizuală	a)Fixată necorespunzător b)Scurgeri de electrolit (în funcție de debit)	X X	X X	
5. PUNȚI, ROTI, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE						
5.1. Punți (axe)						
5.1.1.	Stare, fixare punți	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a)Punte corodată excesiv / deformată sau fisurată b)Jocuri în articulațiile de fixare / fixare nesigură pe vehicul		X X	X X

			c)Reparație / modificare necorespunzătoare d)Tirant deformat, nefixat corespunzător pe șasiu / caroserie		X X	X X
5.1.2.	Stare, fixare fuzete	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil) Se rotește volanul stânga-dreapta	a)Fuzetă fisurată sau deformată b)Joc excesiv al pivotului fuzetei c)Piulițe, prezoane sau șuruburi de fixare lipsă (în funcție de număr)		X X	X X
5.1.3.	Rulmenți roți (dacă verificarea este posibilă)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil) Se rotește volanul stânga-dreapta	Joc excesiv la rulment		X	X
5.2. Roți (jante) și anvelope						
5.2.1.	Stare, fixare butuci roți	Inspecție vizuală pe ambele părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe sol	Prezon sau piuliță lipsă ori slăbit(ă) (în funcție de număr)		X	X
5.2.2.	Stare, fixare roți	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	Jantă deformată excesiv, fisurată, sudată necorespunzător		X	
5.2.3.	Stare, fixare anvelope	Inspecție vizuală a întregii anvelope prin deplasarea vehiculului înainte și înapoi	a)Dimensiunea anvelopei nu corespunde cu cea menționată în atestatul tehnic (dacă acesta a fost emis) b)Anvelope de dimensiuni diferite pe aceeași axă sau la roți jumelate c)Tăieturi profunde sau deteriorări importante pe banda de rulare sau pe flancurile anvelopelor d)Indicatorul de uzură al profilului anvelopei devine expus / Adâncimea profilului principal (zona centrală de 3/4 din lățimea benzii de rulare) mai mică de 2 mm la anvelopele cu diametrul jantei până la 20" inclusiv sau 4 mm la anvelopele cu diametrul jantei peste 20 e)Frecarea anvelopei de părți ale șasiului / caroseriei sau ale suspensiei		X X X X X	 X
5.3. Suspensie						
5.3.1.	Arcuri (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a)Fixare sau montare necorespunzătoare a arcurilor pe șasiu sau punte b)O componentă a arcului deteriorată / fisurată c)Lipsă arc la una din punți (roți) d)Arc rupt		X X X	X X
5.3.2.	Amortizoare (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a)Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșeități sau funcționare necorespunzătoare b)Jocuri excesive în articulațiile de fixare pe cadru sau șasiu c) Lipsă amortizor		X X	
5.3.3.	Articulații suspensie (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală cu vehiculul pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a)Lipsă bolțuri fixare arc și/sau bușe b)Lipsă plăcuțe reazem și/sau bride c)Bolțul articulației, bușe, articulațiile suspensiei rupte			X X X
5.3.4.	Suspensie pneumatică (dacă a fost prevăzută de producător)	Inspecție vizuală și auditivă cu vehiculul pe sol sau pe canal(dacă este disponibil)	a)Orice componentă deteriorată / defectă b)Fixare necorespunzătoare pe șasiu sau punte		X X	X
6. ȘASIU, CABINĂ ȘI ELEMENTE ATAȘATE ȘASIIULUI						

6.1. Șasiu sau cadru și elemente atașate						
6.1.1.	Stare generală șasiu, șasiu suplimentar,	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a)Lonjeroane sau traverse fisurate sau deformate b)Coroziune excesivă care afectează rigiditatea șasiului c) Coroziuni avansate (zone corodate, coroziuni străpunse) / fisuri, rupturi, deformări importante ale elementelor de rezistență pe orice parte inclusiv pe traverse d)Elemente de rezistență sudate necorespunzător		X X X	X X X
6.1.2.	Tubulatură de evacuare, amortizoare de zgomot	Inspecție vizuală și auditivă cu vehiculul cu motorul în funcționare	a)Sistem de evacuare fixat necorespunzător sau neetanș b)Gazele de evacuare pătrund în habitacul sau în cabina conducătorului c)Lipsă element din tubulatura de evacuare d)Tubulatura de evacuare nu este poziționată corespunzător		X X X	 X
6.1.3.	Rezervor de combustibil și conducte de alimentare (inclusiv rezervorul de combustibil pentru dispozitivul de încălzire și conducte)	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe sol sau pe canal (dacă este disponibil)	a)Rezervor sau conducte fixate necorespunzător b)Rezervorul neetanș (prezintă scurgeri), capacul rezervorului lipsește sau nu este corespunzător c)Conducte alimentare cu combustibil deteriorate, poziționate necorespunzător sau uzate datorită frecării de alte componente d)Risc de incendiu datorat scurgerilor de combustibil, protecției necorespunzătoare a rezervorului sau tubulaturii de evacuare, condițiilor din compartimentul motor e)Alimentare dintr-un rezervor improvizat, altul decât cel destinat f)Scurgeri benzină g)Scurgeri motorină h)Furtun de alimentare cu benzină, motorină uzat / crăpat, tăiat i)Lipsă coliere asigurare furtunuri		X X X X X X X	X X X X X
6.1.4.	Bare de protecție, protecție laterală și dispozitive de protecție antiîmpănare spate (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală	Elemente fixate necorespunzător / deteriorate care pot provoca accidentări		X	X
6.1.5.	Dispozitiv de remorcă (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală urmărind cu atenție uzura și funcționarea corespunzătoare a tuturor dispozitivelor de siguranță montate	a)Element component deformat / defect sau fisurat b) Orice dispozitiv de siguranță lipsă, deteriorat sau care nu funcționează corespunzător c)Obstrucționarea plăcii cu numărul de înregistrare sau a oricărei lămpi (atunci când nu sunt utilizate) d)Coroziuni excesive ale elementelor de rezistență pe care sunt fixate dispozitivele de remorcă	X	X X X	X X
6.1.6.	Transmisie	Inspecție vizuală cu vehiculul aflat pe sol sau pe canal (dacă este disponibil) Se verifică atent zona	a) Jocuri excesive în elementele transmisiei b) Elemente de siguranță fixate necorespunzător / lipsă c)Pedală ambreiaj cu acționare	X	X X	X X

		ambreiajului, cutiei de viteze, diferențialului și a reductorului	greoaie, lipsă siguranță de asigurare pedală pe ax d)Levier selectare viteze fixat necorespunzător / modificat e)Comandă ambreiaj fixată necorespunzător f)Timonerie schimbător de viteze fixată necorespunzător / modificată constructiv g)Fixare necorespunzătoare a cutiei de viteze (de exemplu lipsă șuruburi de fixare)	X X	X X X	
6.1.6.1	Funcționare transmisie	Inspecție în parcurs	a)Funcționare necorespunzătoare a ambreiajului, cutiei de viteze sau reductorului b)Zgomot anormal la transmisie		X X	
6.1.7.	Fixare motor	Inspecție vizuală cu motorul în funcțiune	Suport motor fisurat, desprins sau fixat nesigur		X	X
6.2. Cabină și caroserie						
6.2.1.	Stare, fixare caroserie, cabină	Inspecție vizuală și funcțională pentru anumite verificări	a)Panou, element lipsă sau deteriorat care ar putea produce răni b)Montant deformat, corodat excesiv sau fisurat care poate genera deschiderea accidentală a capotelor sau a obloanelor c)Elemente de caroserie sau cabină incomplete, deteriorate sau reparate necorespunzător d)Elemente de caroserie corodate excesiv e)Caroseria, cabina, suprastructura nu este fixată corespunzător f)Coroziuni excesive în punctele de fixare ale caroseriei		X X X X X	X X
6.2.2.	Uși și dispozitive de închidere uși	Inspecție vizuală și funcțională	a)Ușă care nu se deschide sau nu se închide corespunzător b)Ușă, balama, dispozitiv de asigurare slăbite, deteriorate / lipsă c)Coroziuni excesive uși	X	X X X	
6.2.3.	Scaun conducător vehicul	Inspecție vizuală și funcțională	a)Scaun fixat necorespunzător sau cu o structură defectă b)Mecanismul de reglare a scaunului nu funcționează corect c)Scaun lipsă		X X X	X X
6.2.4.	Alte scaune	Inspecție vizuală	a)Scaune defecte / fixate necorespunzător b)Scaune montate suplimentar	X	X X	
6.2.5.	Scări pentru cabină	Inspecție vizuală	a)Treaptă / grup de trepte deteriorată(e) sau fixată(e) nesigur b)Treaptă / grup de trepte care poate (pot) provoca accidente	X X	X X	
6.2.6.	Apărători de noroi, aripi, dispozitive antiîmproșcare (dacă au fost prevăzute de producător)	Inspecție vizuală	a)Elemente slăbite, corodate excesiv / rupte sau lipsă b)Spațiu insuficient pentru roți	X	X X	
7. ALTE ECHIPAMENTE						
7.1. Centuri de siguranță / cataramă și sisteme de reținere (dacă au fost prevăzute de producător)						
7.1.1.	Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală Verificare puncte de ancorare	a)Punct de ancorare deteriorat excesiv b)Punct de ancorare fixat necorespunzător		X X	X X
7.1.2.	Stare, fixare centuri de	Inspecție vizuală și	a)Centură de siguranță deteriorată		X	

	siguranță, cataramă	funcțională	b)Dispozitivul de închidere este avariata, lipsește sau nu funcționează corect c)Mecanismul de recuperare a centurii avariata sau nu funcționează corect (la cele retractabile)		X X	
7.2.	Încuietori	Inspecție vizuală și funcțională	Dispozitiv de închidere sau blocare defect sau funcționând necorespunzător	X		
7.3.	Cale de roată (dacă au fost prevăzute)	Inspecție vizuală	Deteriorate/lipsă	X	X	
7.4.	Avertizor acustic	Inspecție vizuală și funcțională	a)Nu funcționează b)Comandă nesigură	X	X	
7.5.	Vitezometru (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală și funcțională în timpul probei în parcurs	a)Nu funcționează sau lipsește b)Nu este iluminat		X X	
7.6.	Elemente de asigurare ale echipamentului(lor) de lucru pentru deplasarea în siguranță pe drumurile publice	Inspecție vizuală și funcțională	a) Elemente neconforme b) Elemente deteriorate, lipsă sau nu funcționează corect		X X	
8. EMISII POLUANTE						
8.1. Zgomot						
8.1.1.	Sistem de reducere a zgomotului	Inspecție vizuală și auditivă	a)Nivel de zgomot excesiv b)Orice parte a sistemului de reducere a zgomotului nesigură, lipsă, deteriorată, fixată incorect sau modificată în mod evident astfel încât ar putea afecta în mod semnificativ nivelul de zgomot		X X	
8.2. Gaze de evacuare						
8.2.1. Emisii						
8.2.1.1	Echipament de control al emisiilor de gaze (dacă a fost prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	Echipament de control al emisiilor prevăzut de producător lipsă, modificat sau defect în mod evident		X	
8.3. Alte aspecte referitoare la mediu						
8.3.1.	Scurgeri de lichide	Inspecție vizuală	Orice scurgere în exces de lichid care poate afecta mediul ambiant sau expune la riscuri pe alți utilizatori ai drumului	X	X	
8.3.2.	Fum vizibil	Inspecție vizuală	Fum în exces de orice culoare		X	
9. ALTE VERIFICĂRI						
9.1.	Vehicul în ansamblu	Inspecție vizuală sau prin utilizarea unui echipament adecvat	a)Reparații sau modificări necorespunzătoare ale oricărei componente a vehiculului ce ar putea afecta semnificativ siguranța circulației pe drumurile publice		X	
			b)Orice defect suplimentar constatat ce ar putea afecta semnificativ siguranța circulației pe drumurile publice		X	
			c) Orice defect suplimentar care nu permite efectuarea sau finalizarea ITP (motorul nu pornește, defecte accidentale etc.) ¹⁾		X	

NOTE:

1) În acest caz este necesară reefectuarea ITP

E – verificare ce necesită utilizarea unui echipament specializat

Reparație sau modificare necorespunzătoare înseamnă o reparație sau modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere sau asupra mediului (inclusiv modificări neautorizate sau cu folosirea unor componente neomolgate sau necertificate)

DMi (deficiențe minore) – deficiențele care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau impact asupra mediului, precum și alte neconformități minore

DMA (deficiențe majore) – deficiențele susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului sau să-î pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic, precum și alte neconformități mai importante;

DP (deficiențe periculoase) – deficiențele care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau care au impact asupra mediului.

Un vehicul care prezintă deficiențe încadrabile la mai mult de o categorie de deficiențe este clasificat în categoria care corespunde deficienței mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la același element inspectat poate fi clasificat în categoria imediat superioară de gravitate dacă se poate demonstra că efectul combinat al acestor deficiențe ar genera un risc mai mare la adresa siguranței rutiere.

**Cerințe privind echiparea ulterioară fabricației cu dispozitive de vizibilitate indirectă
a autovehiculelor din categoriile N₂ și N₃**

I. DEFINIȚII

Dispozitive pentru vizibilitate indirectă - dispozitive pentru observarea câmpului de vizibilitate adiacent autovehiculului ce nu poate fi observat prin vizibilitate directă. Acestea pot fi oglinzi convenționale, monitoare-cameră sau alte dispozitive capabile să furnizeze informații despre câmpul indirect de vizibilitate al conducătorului auto.

Oglindă - orice dispozitiv, cu excepția dispozitivelor de tip periscop, ce poate oferi o imagine clară spre înapoi, lateral sau în fața vehiculului.

Clasificarea oglinzilor:

- a) clasa I – oglindă retrovizoare interioară;
- b) clasa II și III – oglinzi retrovizoare exterioare principale;
- c) clasa IV – oglindă retrovizoare exterioară cu unghi mare de vizibilitate;
- d) clasa V – oglindă retrovizoare exterioară de proximitate (apropiere);
- e) clasa VI – oglindă frontală.

II. CERINȚE DE ECHIPARE ULTERIOARĂ FABRICAȚIEI CU OGLINZI RETROVIZOARE

1. Cerința echipării ulterioare fabricației cu oglinzi retrovizoare suplimentare sau cu alte dispozitive de vizibilitate indirectă se aplică autovehiculelor din categoriile N₂ și N₃ care nu au fost omologate de tip sau individual în conformitate cu Directiva 2003/97/CE²⁾.

2. Prezentele cerințe nu se aplică următoarelor:

- a) autovehiculelor din categoriile N₂ și N₃ înmatriculate înainte de 01.01.2000;
- b) autovehiculelor din categoria N₂ a căror MTMA nu depășește 7,5 tone, în cazul cărora nu este posibilă montarea unei oglinzi retrovizoare de clasa V astfel încât să se asigure îndeplinirea următoarelor condiții:

- i) nicio componentă a oglinzii retrovizoare nu se află la o distanță mai mică de 2 m față de sol (se poate aplica o toleranță de + 10 cm), indiferent de poziția de reglare, atunci când autovehiculul este încărcat la MTMA;

- ii) oglinda retrovizoare este complet vizibilă din poziția conducătorului auto;

3. Până la 31 martie 2009, toate autovehiculele prevăzute la pct. 1, cu excepția celor menționate la pct. 2, trebuie echipate, pe partea pasagerului, cu oglinzi cu unghi mare de vizibilitate și de proximitate, care îndeplinesc cerințele prevăzute pentru oglinzile de clasele IV și, respectiv V, prevăzute de Directiva 2003/97/CE.

4. În cazul autovehiculelor ce sunt prevăzute, pe partea pasagerului, cu oglinzi cu unghi mare de vizibilitate și de proximitate astfel încât combinația câmpurilor lor de vizibilitate acoperă cel puțin 95% din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru oglinzile retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85% din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru oglinzile retrovizoare de clasa V (în conformitate cu cerințele Directivei 2003/97/CE), condițiile se consideră a fi respectate și nu este necesară montarea altor oglinzi sau sisteme de vizibilitate suplimentare.

5. Autovehiculele prevăzute la pct. 2 ce nu pot fi echipate cu oglinzi retrovizoare conform prezentelor cerințe ca urmare a lipsei de soluții tehnice disponibile și viabile din punct de vedere economic, pot fi echipate cu oglinzi retrovizoare suplimentare și/sau cu alte dispozitive de vizibilitate indirectă, cu condiția ca respectivele dispozitive combinate să asigure o vizibilitate de cel puțin 95% din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85% din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa V (în conformitate cu cerințele Directivei 2003/97/CE).

6. Prezentele cerințe nu se aplică autovehiculelor istorice.

²⁾Directiva 2003/97/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 10 noiembrie 2003 privind armonizarea legislației Statelor membre privind omologarea de tip a dispozitivelor de vizibilitate indirectă și a vehiculelor echipate cu aceste dispozitive și care modifică Directiva 70/156/CEE și abrogă Directiva 71/127/CEE, modificată ultima dată prin Directiva 2005/27/CE a Comisiei din 29 martie 2005 care modifică pentru adaptarea la progresul tehnic Directiva 2003/97/CE

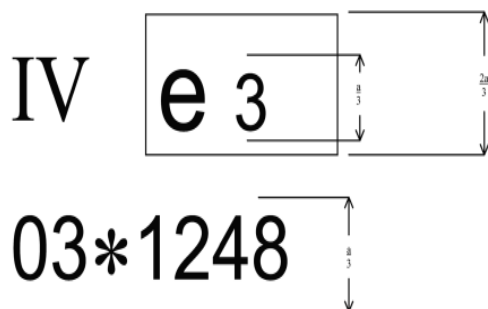
III. METODA DE VERIFICARE:

1. În condițiile în care, pentru oglinzile cu unghi mare de vizibilitate și de proximitate cu care este echipat autovehiculul prezentat la ITP, sunt prezentate certificate de conformitate care atestă îndeplinirea prevederilor Directivei 2003/97/CE în ceea ce privește câmpul de vizibilitate, nu mai este necesară verificarea câmpurilor de vizibilitate pentru cele două tipuri de oglinzi.

1.1 Certificatele de conformitate trebuie emise de RAR sau comunicate către RAR în cazul în care au fost emise de autoritatea competentă a unui alt stat membru al Uniunii Europene.

2. În condițiile în care nu pot fi prezentate certificate de conformitate, atunci se va verifica existența mărcii de omologare pe suportul oglinzilor, care trebuie să fie conform modelelor din exemplele următoare:

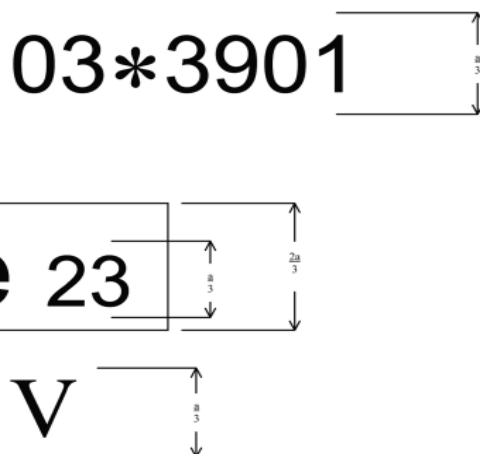
-pentru oglinzile de clasa IV:



unde $a \geq 6$ mm.

Oglinda ce poartă marcajul reprezentând omologarea comunitară din exemplu este o oglindă ce face parte din clasa IV ce a fost omologată în Italia (e 3) iar numărul de omologare este 03*1248.

- pentru oglinzile din clasa V:

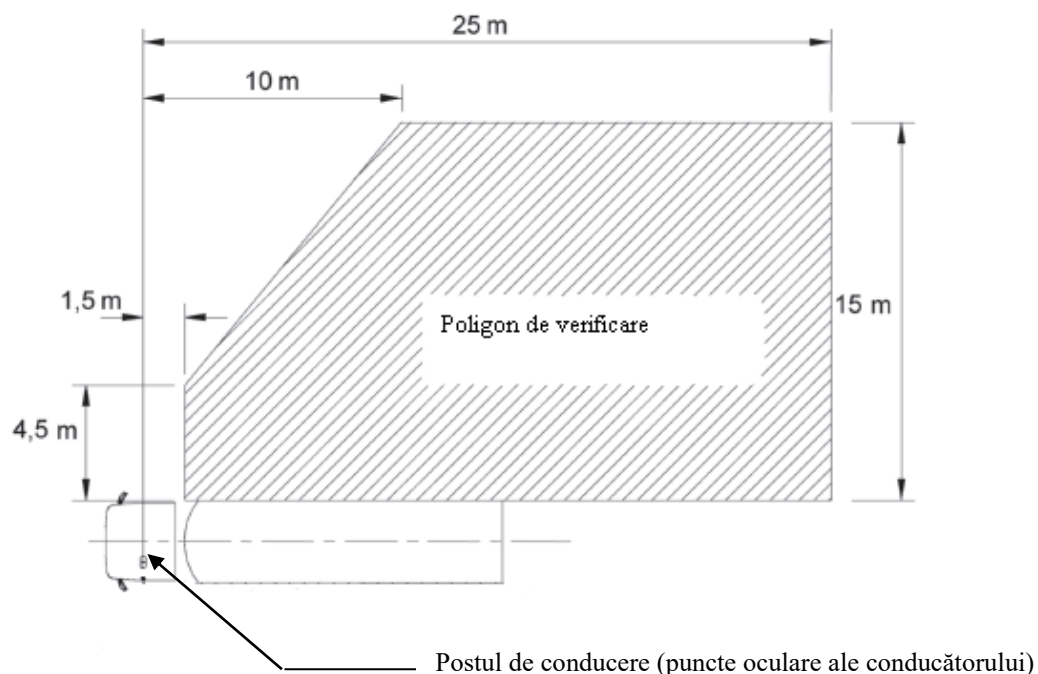


unde $a \geq 6$ mm.

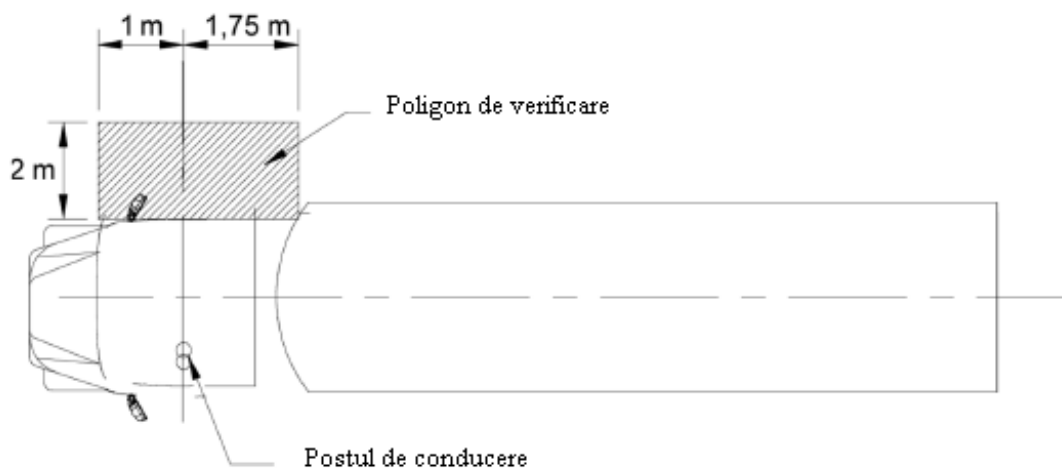
Oglinda ce poartă marcajul reprezentând omologarea comunitară din exemplu este o oglindă ce face parte din clasa V ce a fost omologată în Grecia (e 23) iar numărul de omologare este 03*3901.

3. Dacă nu sunt îndeplinite condițiile de la pct. 1. sau 2., câmpurile de vizibilitate se verifică în poligoane specifice fiecărei clase de oglinzi:

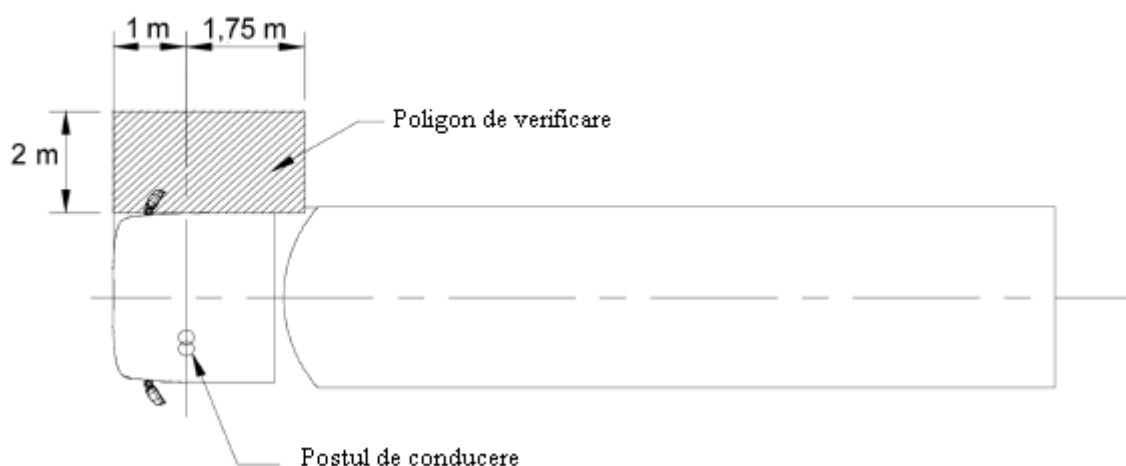
3.1 Pentru oglinda retrovizoare laterală cu unghi mare de vizibilitate amplasată pe partea pasagerului (clasa IV), este necesară marcarea unui poligon de verificare conform figurii de mai jos, realizat prin aplicarea unor jaloanelor amplasate în colțurile poligonului de verificare:



3.2 Pentru oglinda laterală de proximitate amplasată pe partea pasagerului (Clasa V), în cazul unui autovehicul cu cabină retrasă este necesară marcarea unui poligon de verificare conform figurii de mai jos, realizat prin aplicarea unor jaloanelor amplasate în colțurile poligonului de verificare:



3.3 Pentru oglinda laterală de proximitate amplasată pe partea pasagerului (Clasa V), în cazul unui autovehicul cu cabină semi-avansată sau avansată este necesară marcarea unui poligon de verificare conform figurii de mai jos, realizat prin aplicarea unor jaloanelor amplasate în colțurile poligonului de verificare:



3.4 Cerințele prevăzute se consideră îndeplinite dacă inspectorul poate vizualiza de pe locul conducătorului auto, utilizând oglinzile respective, toate jaloanele amplasate în colțurile celor două poligoane de verificare (atât pentru oglinda retrovizoare laterală cu unghi mare de vizibilitate, cât și pentru oglinda laterală de proximitate), avându-se în vedere, dacă este cazul, prevederile pct. 4 și 5 din Secțiunea II.

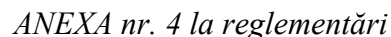
3.5 Nu sunt admise reglaje diferite ale scaunului conducătorului auto pentru vizualizarea celor două poligoane de verificare.

4. Respectarea cerințelor prevăzute prin prezenta anexă este atestată prin dovada de ITP .

NOTĂ: Prin autovehicule din categoriile N₂ și N₃ se înțelege:

categoria N₂ - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o MTMA care depășește 3,5 t, dar nu depășește 12 t.

categoria N₃ - vehicule concepute și construite pentru transportul de mărfuri având o MTMA ce depășește 12 t.

**Date identificare vehicul**

Cod tranzacție.....	Matcă folie
ITP este valabil până la/...../.....	

- Acest vehicul a fost prezentat la ITP de către:
 DI (dna)
 Adresa.....
 Act identitate Serie.....Nr.....
 care cunoaște și este de acord cu condițiile de efectuare a
 ITP impuse de legislația națională.
 Semnătură

Deficiente constatate

- Cod și serie motor /
 ➤ Culoare
 ➤ Serie ataș
 ➤ Indicație odometru
- Rezultat ITP la data**
- ☐ Bun tehnic / /
☐ Bun tehnic cu DMI / /
☐ Respins / /

Cod tranzacție R1.....

Cod tranzacție R2.....

REINSPECTIE DA ☐ NU ☐

Sfârșit timp așteptare pentru REINSPECȚIE

Oră și minut

Observatii:.....

.....

.....

.....

.....

Acest vehicul a fost inspectat la:

Operator economic/Persoană autorizată Cod SITP
...../.....

de către inspector SITP:

Nume și prenume _____ Semnătură și Ștampilă _____

1).....

2).....

1) ATENȚIE! În cazul depășirii termenului de 30 de zile calendaristice pentru remedierea deficiențelor, se va efectua o nouă inspecție tehnică periodică completă

2) Dacă o reinspecție este anunțată, trebuie ca vehiculul să rămână în incinta SITP, iar inspectorul tehnic are obligația să pună la dispoziție vehiculul și actele acestuia. SITP și inspectorul trebuie să asigure toate condițiile pentru efectuarea reinspecției de către inspectorul RAR

3) Defectarea vehiculului în timpul inspecției tehnice periodice, datorată viciilor ascunse, nu implică răspunderea SITP

4) Emisiile poluante nu se măsoară

Această secțiune va fi completată de inspectorul RAR

Vehiculul a fost reinspectat de către inspectorul RAR

Nume și prenume _____ Semnătură _____

1).....

2).....

Planul operațiunilor pentru inspecția tehnică periodică la categoria L

	DMi	DMA	DP		DMi	DMA	DP		DMi	DMA	DP
0. IDENTIFICARE VEHICUL				4.2. Lămpi de poziție față, spate și lămpi/lumini pentru circulația pe timp de zi				6.1.3. a b c d e f o			
0.1. a b c d				4.2.1. a b c d				6.1.4.			
0.2. a b c d e f g				4.2.2. a b				6.1.5. a b c			
1. SISTEM DE FRÂNARE				4.2.3. a b				6.1.6. a b c d e f g h i			
1.1. Stare mecanică și funcționare				4.3. Lămpi de frânare				6.1.7. a b c d e f g h i j k			
1.1.1. a b c				4.3.1. a b c d				6.1.7.1.			
1.1.2. a b c d				4.3.2. a b				6.1.8.			
1.1.6. a b c d e				4.3.3.				6.1.9. a b			
1.1.10. a b c d e f g				4.4. Lămpi indicatoare de direcție și de avarie				6.2. Cabină conducător auto și caroserie			
1.1.11. a b c d				4.4.1. a b c d				6.2.1. a b c d e f h			
1.1.12. a b c d e				4.4.2.				6.2.2. a b c d			
1.1.13. a b c				4.4.3.				6.2.3. a b c d			
1.1.14. a b c d				4.4.4.				6.2.4.			
1.1.15. a b c d e f g				4.5. Faruri și lămpi de ceață				6.2.5. a b			
1.1.16. a b c d e f				4.5.1. a b c d				6.2.6. a b c			
1.1.17. a b c d				4.5.2.				6.2.7.			
1.1.21. a c d				4.5.3.				6.2.9. a b c			
1.2. Performanță și eficacitate frână de serviciu				4.5.4. a b				6.2.10. a b c			
1.2.1. a b c d e				4.6. Lămpi de mers înapoi				6.2.11. a b c			
1.2.2.				4.6.1. a b c d				6.2.12. a b			
1.4. Performanță și eficacitate frână de staționare				4.6.2. a b				7. ALTE ECHIPAMENTE			
1.4.1.				4.6.3.				7.1. Centuri de siguranță / cataramă și sisteme de reținere			
1.4.2.				4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcii de înmatriculare spate				7.1.1. a b			
1.6. a b c d e				4.7.1. a b c d				7.1.2. a b c d e			
1.7. a b				4.7.2.				7.2. a b			
1.8.				4.8. Catadioptri				7.3. a b			
2. SISTEM DE DIRECȚIE				4.8.1. a b				7.4. a b			
2.1. Stare mecanică				4.8.2.				7.5.			
2.1.1. a b c d e				4.9. Martori luminoși obligatorii pentru sistemul de iluminare				7.7. a b c			
2.1.2. a b c d				4.9.1.				7.8. a b c			
2.1.3. a b c d e f g				4.9.2.				7.11. a b			
2.1.4. a b c				4.10. a b c				7.12. a b c d e			
2.1.5. a b c d e f g				4.11. a b c				8. EMISII POLUANTE			
2.2. Ghidon / volan și coloană volan / coloană ghidon (furca față)				4.12. a b c				8.1. Zgomot			
2.2.1. a b c				4.13. a b c d e				8.1.1. a b			
2.2.2. a b c d e f g				5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE				8.2. Emisii de gaze de evacuare			
2.3.				5.1. Punți (axe)				8.2.1. Emisii de gaze de evacuare (mas)			
2.4.				5.1.1. a b c				8.2.1.1. a b			
2.6. a b c				5.1.2. a b c d				8.2.2. Emisii de gaze de evacuare (mac)			
3. VIZIBILITATE				5.1.3. a b				8.2.2.1. a b			
3.1.				5.2. Roți, jante și anvelope				8.4. Alte aspecte referitoare la mediu			
3.2. a b c				5.2.1. a b				8.4.1.			
3.3. a b				5.2.2. a c d e f				8.4.2.			
3.4. a b				5.2.3. a b c d e f h i				9. ALTE VERIFICĂRI			
3.5.				5.3. Suspensie				9.1. a b c			
3.6.				5.3.1. a b c d							
4. LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE				5.3.2. a b c							
4.1. Faruri				5.3.3. a b c d							
4.1.1. a b c d				5.3.4. a b							
4.1.2.				6. ȘASIU ȘI ELEMENTE ATAȘATE ȘASIULUI							
4.1.3. a b				6.1. Caroserie autoportantă, șasiu, cadru și accesorii cadru							
4.1.4. a b c				6.1.1. a b c d							
4.1.5. a b				6.1.2. a b c d							

Date identificare vehicul

Cod tranzacție.....	Matcă folie
ITP este valabil până la/...../.....	

Serie CIV								
	-							
Număr de identificare (VIN)								

- Număr de înmatriculare și dată
...../...../.....
- Marcă și tip
.....
- Categorie
...../.....
- Număr de omologare (registru)
.....

[illegible]

- Cod și serie motor/...../.....
- Culoare/...../.....
- Indicație odometru/...../.....
- Rezultat ITP la data**
- ☐ Bun tehnic/...../.....
- ☐ Bun tehnic cu DMI/...../.....
- ☐ Respins/...../.....

Cod tranzacție R1.....

Cod tranzactie R2.....

REINSPECTIE DA ☐ NU ☐

Sfârșit timp așteptare pentru REINSPECȚIE

Oră și minut

Observatii:.....

.....

.....

.....

.....

.....

Acest vehicul a fost inspectat la:

Operator economic/Persoană autorizată Cod SITP

...../

de către inspector SITP:

Nume și prenume _____ Semnătură și Ștampilă _____

1).....

2).....

1) ATENȚIE! În cazul depășirii termenului de 30 de zile calendaristice pentru remedierea deficiențelor, se va efectua o nouă inspecție tehnică periodică completă

2) Dacă o reinspecție este anunțată, trebuie ca vehiculul să rămână în incinta SITP, iar inspectorul tehnic are obligația să pună la dispoziție vehiculul și actele acestuia. SITP și inspectorul trebuie să asigure toate condițiile pentru efectuarea reinspecției de către inspectorul RAR

3) Defectarea vehiculului în timpul inspecției tehnice periodice, datorată viciilor ascunse, nu implică răspunderea SITP

Deficiente constatate

Acest vehicul a fost prezentat la ITP de către:

DI (dna)

Adresa.....

Act identitate Serie.....Nr.....

care cunoaște și este de acord cu condițiile de efectuare a ITP impuse de legislația națională.

Semnătură

Această secțiune va fi completată de inspectorul RAR

Vehiculul a fost reinspectat de către inspectorul RAR

Nume și prenume _____ Semnătură _____

1).....

2).....

Planul operațiunilor pentru inspecția tehnică periodică la categoriile M, N, O și T

	DMi	DMA	DP		DMi	DMA	DP		DMi	DMA	DP
0. IDENTIFICARE VEHICUL				lămpi de contur și lămpi/lumini pentru circulația pe				6.2.1.1. a b c d e f			
0.1. a b c d				temp de zi				6.2.2. a b c d			
0.2. a b c d e f g				4.2.1. a b c d				6.2.3. a b c d			
1. SISTEM DE FRÂNARE				4.2.2. a b				6.2.4.			
1.1. Stare mecanică și funcționare				4.2.3. a b				6.2.5. a b			
1.1.1. a b c				4.3. Lămpi de frânare				6.2.6. a b c			
1.1.2. a b c d				4.3.1. a b c d				6.2.7.			
1.1.3. a b c d e				4.3.2. a b c d				6.2.8. a b			
1.1.4.				4.3.3.				6.2.9. a b c			
1.1.5. a b c d				4.4. Lămpi indicatoare de direcție și de avarie				6.2.10. a b c			
1.1.6. a b c d e				4.4.1. a b c d				7. ALTE ECHIPAMENTE			
1.1.7. a b c d				4.4.2.				7.1. Centuri de siguranță / catarama și sisteme de			
1.1.8. a b c d				4.4.3.				reținere			
1.1.9. a b c				4.4.4.				7.1.1. a b			
1.1.10. a b c d e f g				4.5. Faruri și lămpi de ceață				7.1.2. a b c d e			
1.1.11. a b c d				4.5.1. a b c d				7.1.3. a b			
1.1.12. a b c d e				4.5.2.				7.1.4. a b			
1.1.13. a b c				4.5.3.				7.1.5. a b c			
1.1.14. a b c d				4.5.4. a b				7.1.6. a b			
1.1.15. a b c d e f g				4.6. Lămpi de mers înapoi				7.2. a b			
1.1.16. a b c d e f				4.6.1. a b c d				7.3. a b			
1.1.17. a b c d e f				4.6.2. a b				7.4. a b			
1.1.18. a b c				4.6.3.				7.5.			
1.1.19. a b				4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcii de				7.6.			
1.1.20.				înmatriculare spate				7.7. a b c			
1.1.21. a b c d				4.7.1. a b c d				7.8. a b c			
1.1.22. a b				4.7.2.				7.9. a b c d e f			
1.1.23.				4.8. Catadioptri, plăci de identificare spate				7.10. a b c d e f g h			
1.2. Performanță și eficacitate frână de serviciu				reflect-fluor, marcaje reflectorizante pentru contur				7.11. a b			
1.2.1. a b c d e				4.8.1. a b				7.12. a b c d e f			
1.2.2.				4.8.2.				8. EMISII POLUANTE			
1.3. Performanță și eficacitate frână de securitate				4.9. Martori luminoși obligatorii pentru sistemul de				8.1. Zgomot			
1.3.1. a b c				iluminare				8.1.1. a b			
1.3.2.				4.9.1.				8.2. Emisii de gaze de evacuare			
1.4. Performanță și eficacitate frână de staționare				4.9.2.				8.2.1. Emisii de gaze de evacuare (mas)			
1.4.1.				4.10. a b c				8.2.1.1. a b			
1.4.2.				4.11. a b c				8.2.1.2. a b c d			
1.5. a b				4.12. a b c				8.2.2. Emisii de gaze de evacuare (mac)			
1.6. a b c d e f				4.13. a b c d e				8.2.2.1. a b			
1.7. a b c				4.14. a b c d e				8.2.2.2. a b			
1.8.				5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE				8.3.			
2. SISTEM DE DIRECȚIE				5.1. Punți (axe)				8.4. Alte aspecte referitoare la mediu			
2.1. Stare mecanică				5.1.1. a b c				8.4.1.			
2.1.1. a b c d e				5.1.2. a b c d				8.4.2.			
2.1.2. a b c d				5.1.3. a b				9. INSPECȚII SUPLIMENTARE M2, M3			
2.1.3. a b c d e f g				5.2. Roți jante și anvelope				9.1. Uși			
2.1.4. a b c				5.2.1. a b				9.1.1. a b c d e f			
2.1.5. a b c d e f g				5.2.2. a b c d				9.1.2. a b c d			
2.2. Volan și coloană volan				5.2.3. a b c d e f g h				9.2. a b c			
2.2.1. a b c				5.3. Suspensie				9.3. a b			
2.2.2. a b c d e				5.3.1. a b c d				9.4. Scaune			
2.3.				5.3.2. a b c				9.4.1.			
2.4.				5.3.3. a b c d				9.4.2. a b			
2.5. a b c				5.3.4. a b				9.5.			
2.6. a b c d				5.3.5. a b c				9.6. a b c			
3. VIZIBILITATE				6. ȘASIU, CADRU ȘI ELEMENTE ATAȘATE				9.7. a b c d			
3.1.				6.1. Caroserie autoportantă, șasiu și accesorii cadru				9.8.			
3.2. a b c				6.1.1. a b c d				9.10. Cerințe privind transportul copiilor			
3.3. a b c d				6.1.2. a b c d				9.10.1.			
3.4. a b				6.1.3. a b c d e f g h i j k				9.10.2.			
3.5.				l m n o				9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu			
3.6.				6.1.4. a b				mobilitate redusă			
4. LĂMPI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE				6.1.5. a b c				9.11.1. a b c d e			
ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE				6.1.6. a b c d e f g h i				9.11.2. a b c d			
4.1. Faruri				6.1.7. a b c d e f g h i j k				9.11.3.			
4.1.1. a b c d				6.1.7.1.				9.12. Alte echipamente speciale			
4.1.2. a b				6.1.8.				9.12.1. a b			
4.1.3. a b c				6.1.8.1.				9.12.2.			
4.1.4. a b c d				6.1.8.2. a b				9.12.3.			
4.1.5. a b c				6.1.9. a b				9.12.4.			
4.1.6.				6.2. Cabină conducător auto și caroserie				10. ALTE VERIFICĂRI			
4.2. Lămpi de poziție față, spate, lămpi de gabarit,				6.2.1. a b c d e f g				10.1. a b c			

CERTIFICAT DE INSPECȚIE TEHNICĂ PERIODICĂ

(ROADWORTHINESS CERTIFICATE)

[Format A4 (210 x 297 mm)]

- [illegible]

✱

A se păstra la bordul autovehiculului

Schimbarea numărului de înmatriculare prevăzut la pct. 2 impune înlocuirea certificatului (inclusiv în cazul în care certificatul a fost eliberat pentru un vehicul care nu era încă înmatriculat în România la data respectivă și din acest motiv numărul de înmatriculare nu a fost menționat în certificat)

ABROGATĂ

Anexă la Certificatul de înmatriculare

- față -

- verso -

ANEXA LA CERTIFICATUL DE ÎNMATRICULARE Nr. _____ Numărul de înmatriculare		
INSPECȚII TEHNICE PERIODICE		
Data următoarei inspecții tehnice	Stația și numărul din registru	Semnătura și ștampila

Ecuson de inspecție tehnică periodică



Cerințe privind competența, examinarea și atestarea/reatestarea inspectorilor tehnici

1. În vederea atestării unui inspector tehnic, RAR verifică îndeplinirea de către fiecare solicitant a următoarelor cerințe:

a) cu privire la competența profesională, că acesta deține cunoștințe și capacitate de înțelegere certificate în următoarele domenii (discipline de studiu):

- mecanică / dinamică;
- dinamica vehiculelor rutiere;
- motoare cu ardere internă;
- construcția vehiculelor rutiere;
- diagnosticarea vehiculelor rutiere;
- materiale și prelucrarea materialelor;
- electricitate / electrotehnică / electronică;
- componente electronice ale vehiculelor rutiere;
- aplicații IT.

b) cu privire la experiența profesională documentată, că acesta a desfășurat cel puțin 3 ani, cu normă întreagă sau cu normă parțială pe o perioadă echivalentă, în calitate de angajat, titular al unei persoane fizice autorizate, titular al unei întreprinderi individuale ori de membru al unei întreprinderi familiale, una dintre următoarele activități:

- activități de reparații auto în domeniul mecanic sau electromecanic, în cadrul unor ateliere autorizate potrivit legii pentru desfășurarea cel puțin a activităților de reparații pentru motor, sistemul de rulare, sistemul de direcție și sistemul de frânare;

- omologări sau verificări tehnice pentru vehicule, în cadrul unor autorități de omologare ori servicii tehnice notificate;

- ITP (în calitate de personal tehnic auxiliar neatestat), în cadrul unor SITP autorizate potrivit legii.

c) cu privire la experiența necesară manevrării unui vehicul în cursul efectuării ITP, că posedă permis de conducere corespunzător clasei de ITP pentru care solicită atestarea, cu respectarea următoarelor cerințe minimale:

- a) pentru clasa I - permis de conducere categoriile A și B1;
- b) pentru clasa a II-a - permis de conducere categoria B;
- c) pentru clasa a III-a - permis de conducere categoria C și/sau D.

2. Cerințele de competență profesională precizate la pct. 1 lit. a) și cele de experiență profesională precizate la pct. 1 lit. b) sunt considerate îndeplinite în cazul solicitanților care dețin titlul de inginer în domeniul de studii de licență „Ingineria autovehiculelor” (se consideră ca echivalente calificările inginer autovehicule rutiere sau subinginer mecanic automobile).

2¹. Cerințele de competență profesională precizate la pct. 1 lit. a) sunt considerate îndeplinite în cazul solicitanților care dețin titlul de inginer în domeniul de studii de licență „Ingineria transporturilor”, specializarea „Ingineria transporturilor și a traficului”.

Prin derogare de la prevederile prevăzute la pct. 1 lit. b), în cazul solicitanților care dețin titlul de inginer în domeniul de studii de licență „Ingineria transporturilor”, specializarea „Ingineria transporturilor și a traficului”, experiența profesională documentată necesară este de cel puțin 1 an în activitățile prevăzute la pct. 1 lit. b).

2². (1) Persoana care solicită atestarea și care a fost angajată ca inspector tehnic de o autoritate sau de o stație de inspecție tehnică periodică dintr-un stat membru al Uniunii Europene până la data de 20 mai 2018 este exceptată de la cerințele de competență profesională prevăzute la pct. 1 lit. a) și cele de experiență profesională prevăzute la pct. 1 lit. b). În acest scop, trebuie prezentate:

- a) copii ale documentelor care atestă rezidența în statul membru al Uniunii Europene, altul decât România, pentru perioada în care și-a desfășurat activitatea în statul respectiv, cu excepția cazului în care este cetățean al aceluia stat;

b) copii ale documentelor care atestă funcționarea legală și obiectul de activitate al entității din statul membru al Uniunii Europene, altul decât România, în care și-a desfășurat activitatea.

(2). Copiile prevăzute la alin. (1) vor fi certificate pentru conformitate cu originalul de solicitant și vor fi însoțite de o traducere legalizată în limba română.

3. Atestarea se acordă după absolvirea unui program de atestare organizat de RAR, care include o examinare teoretică și o examinare practică.

4. Programul de atestare acoperă cel puțin următoarele aspecte:

a) construcția vehiculului:

- identificarea vehiculului;
- sistemul de frânare;
- sistemul de direcție;
- vizibilitatea;
- lămpi, dispozitive reflectorizante și echipamente electrice;
- punți, jante, anvelope și suspensie;
- șasiu și elemente atașate șasiului;
- alte echipamente;
- emisii poluante;
- inspecții suplimentare pentru vehicule cu utilizare specifică;

b) metode de inspecție;

c) evaluarea deficiențelor;

d) cerințe legale aplicabile privind starea vehiculului în vederea omologării;

e) cerințe legale privind inspecția tehnică;

f) dispoziții administrative privind omologarea, înmatricularea și inspecția tehnică periodică a vehiculelor;

g) aplicații IT folosite în procedura de inspecție tehnică periodică și în cea administrativă.

5. Atestarea în vederea efectuării ITP la autovehiculele echipate cu instalații de alimentare cu carburanți alternativi este condiționată de absolvirea unui program de atestare suplimentar, în condițiile prevăzute la pct.3, cu includerea elementelor specifice privind construcția și inspecția tehnică periodică a acestor vehicule.

6. Atestarea în vederea efectuării controlului tehnic în trafic al vehiculelor în conformitate cu reglementările aplicabile în vigoare este condiționată de absolvirea unui program de atestare suplimentar, în condițiile prevăzute la pct. 3, cu includerea elementelor specifice privind controlul tehnic în trafic.

7. După absolvirea programului de atestare, RAR eliberează solicitantului un certificat de atestare, al cărui model este prevăzut în anexa nr. 10 la reglementări.

8. În cazurile menționate la pct. 5 și 6, în certificatul de atestare se menționează în mod expres activitățile respective.

9. Termenul de valabilitate al certificatului de atestare/reatestare este de 2 ani de la data absolvirii programului de atestare/reatestare.

10. La cererea inspectorului tehnic, RAR eliberează un duplicat al certificatului de atestare cu aceeași valabilitate ca a certificatului inițial, în baza documentelor doveditoare.

11. În cazul solicitării de către un inspector tehnic a modificării anumitor date înscrise în certificatul de atestare, care nu influențează valabilitatea certificatului de atestare sau activitățile pentru care a fost atestat inspectorul tehnic, RAR eliberează un certificat de atestare modificat, cu aceeași valabilitate ca a certificatului inițial, în baza documentelor doveditoare.

12. În cazul solicitării de către un inspector tehnic a extinderii valabilității certificatului de atestare pentru activități suplimentare față de cele pentru care a fost inițial atestat, RAR eliberează un certificat de atestare modificat, cu aceeași valabilitate ca a certificatului inițial, în baza documentelor doveditoare și a promovării unei examinări suplimentare aferente extinderii solicitate.

13. În vederea atestării ca inspector tehnic, persoana care solicită atestarea va depune la RAR un dosar care va conține următoarele:

a) cerere de atestare, care va include, după caz, și o recomandare din partea operatorului economic sau a instituției publice la care va urma să își desfășoare activitatea;

b) copie a diplomei de studii sau a adeverinței provizorii ori a certificatului de calificare profesională, însoțită de copia suplimentului descriptiv la diplomă sau certificat;

c) copie a permisului de conducere sau a dovezii înlocuitoare a permisului de conducere, emis/emisă de autoritatea competentă din România;

d) documentele care atestă îndeplinirea cerinței privind experiența profesională documentată minimă, după cum urmează: copie a contractului individual de muncă, extrasul din registrul general de evidență a salariaților transmis inspectoratului teritorial de muncă, în original, copie a carnetului de muncă, copie a fișei postului și/sau un document eliberat de inspectoratul teritorial de muncă, în original, după caz; în cazul titularului unei persoane fizice autorizate, titularului unei întreprinderi individuale ori al membrului unei întreprinderi familiale, o declarație pe propria răspundere privind desfășurarea activităților prevăzute la pct. 1 lit. b), certificatul constatator emis de oficiul registrului comerțului în baza Legii nr. 26/1990 privind registrul comerțului, republicată, cu modificările și completările ulterioare, eliberat cu cel mult 3 luni înainte de data depunerii cererii (original sau copie legalizată), cuprinzând date privind valabilitatea sediului social și a punctelor de lucru, persoanele împuternicite, domeniul de activitate, sedii și/sau activități autorizate conform prevederilor art. 15 din Legea nr. 359/2004 privind simplificarea formalităților la înregistrarea în registrul comerțului a persoanelor fizice, asociațiilor familiale și persoanelor juridice, înregistrarea fiscală a acestora, precum și la autorizarea funcționării persoanelor juridice, cu modificările și completările ulterioare; în cazul în care activitatea respectivă a fost exercitată într-un stat membru al Uniunii Europene, altul decât România, într-un stat membru al Spațiului Economic European sau în Confederația Elvețiană, este necesară prezentarea unor documente similare care să ateste experiența profesională documentată minimă;

e) copii ale documentelor care atestă rezidența în statul membru al Uniunii Europene, altul decât România, în statul membru al Spațiului Economic European sau în Confederația Elvețiană, pentru perioada în care și-a desfășurat activitatea în statul respectiv și care este inclusă în experiența profesională, cu excepția cazului în care este cetățean al aceluși stat;

f) copii ale documentelor care atestă funcționarea legală și obiectul de activitate al entității din statul membru al Uniunii Europene, altul decât România, din statul membru al Spațiului Economic European sau din Confederația Elvețiană în care și-a desfășurat activitatea care este inclusă în experiența profesională;

g) copie a actului de identitate sau, în cazul cetățenilor străini, a pașaportului.

14. Copiile prevăzute la pct. 13 lit. b) – g) vor fi certificate pentru conformitate cu originalul de solicitant; cererea prevăzută la pct. 13 lit. a) va fi semnată și datată de solicitant.

14¹. Documentele prevăzute la pct. 13 vor fi prezentate în limba română sau însoțite de o traducere legalizată în limba română.

14². În cazul în care persoana care solicită atestarea nu este cetățean român, al unui stat membru al Uniunii Europene, altul decât România, al unui stat membru al Spațiului Economic European sau al Confederației Elvețiene, nu se va lua în considerare decât experiența profesională dobândită în România.

15. La prezentarea la programul de atestare, solicitantul trebuie să prezinte în original documentele valabile prevăzute la pct. 13 lit. b), c) și g); în cazul adeverinței provizorii prevăzute la pct. 13 lit. b), poate fi prezentată și o copie legalizată sau certificată pentru conformitate cu originalul de o instituție de învățământ superior din România.

16. Atestarea ca inspector tehnic se face fără plată în cazul în care cererea de atestare include recomandarea menționată la pct. 13 lit. a).

17. Atestarea ca inspector tehnic se face contra cost în cazul în care cererea de atestare nu include recomandarea menționată la pct. 13 lit. a).

18. În vederea reatestării, inspectorul tehnic trebuie să transmită RAR o solicitare în acest sens.

19. Reatestarea inspectorilor tehnici se acordă după absolvirea unui program de reatestare organizat de RAR, care include o examinare teoretică și o examinare practică.

20. Programul de reatestare asigură menținerea și actualizarea cunoștințelor și abilităților cerute inspectorilor tehnici în domeniile menționate la pct. 4 lit. a) - g).

21. Reatestarea se acordă contra cost, cu aplicarea *mutatis mutandis* a prevederilor pct. 5 -12.

22. La prezentarea la programul de reatestare, inspectorul tehnic trebuie să prezinte cererea de reatestare, permisul de conducere valabil sau dovada înlocuitoare a permisului de conducere emis/emisă

de autoritatea competentă din România, în original, actul de identitate valabil sau, în cazul cetățenilor străini, pașaportul valabil, în original, precum și certificatul de atestare emis de RAR, în original, dacă acesta este în termen de valabilitate.

23. În vederea recunoașterii certificatului de atestare de inspector tehnic, un cetățean al unui stat membru al Uniunii Europene, al unui stat membru al Spațiului Economic European sau al Confederației Elvețiene care a fost atestat de autoritatea competentă a unui stat membru al Uniunii Europene, altul decât România, a unui stat membru al Spațiului Economic European sau a Confederației Elvețiene va depune la RAR un dosar care va conține următoarele:

- a) cerere pentru recunoașterea certificatului de atestare;
- b) copie a certificatului de atestare;
- c) copie a permisului de conducere sau a dovezii înlocuitoare a permisului de conducere emis/emise de autoritatea competentă din România;
- d) copie a actului de identitate sau, în cazul cetățenilor străini, a pașaportului.

24. Copiile prevăzute la pct. 23 lit. b) - d) vor fi certificate pentru conformitate cu originalul de solicitant; cererea prevăzută la pct. 23 lit. a) va fi semnată și datată de solicitant.

25. Documentele prevăzute la pct. 23 vor fi prezentate în limba română sau însoțite de o traducere legalizată în limba română.

26. Certificatul de atestare este recunoscut în cazul prezentării tuturor documentelor valabile menționate la pct. 23.

27. După recunoașterea certificatului de atestare, pentru exercitarea în România a activității de inspector tehnic, solicitantul trebuie să absolve programul de reatestare prevăzut la pct. 19.

28. La prezentarea la programul de reatestare, solicitantul trebuie să prezinte în original documentele valabile prevăzute la pct. 23 lit. b) - d).

29. (1) Prevederile pct. 23-28 se aplică *mutatis mutandis* și unui cetățean român, al unui stat membru al Uniunii Europene, al unui stat membru al Spațiului Economic European sau al Confederației Elvețiene, în cazul în care deține un certificat de atestare eliberat de un stat terț, dacă acesta are o experiență profesională ca inspector tehnic de cel puțin 3 ani pe teritoriul statului membru al Uniunii Europene, altul decât România, al statului membru al Spațiului Economic European sau al Confederației Elvețiene unde a obținut recunoașterea calificării profesionale.

(2) Pentru atestarea experienței profesionale, solicitantul va prezenta la RAR:

- a) documentele care atestă îndeplinirea cerinței privind experiența profesională;
- b) copii ale documentelor care atestă rezidența în statul membru al Uniunii Europene, altul decât România, în statul membru al Spațiului Economic European sau în Confederația Elvețiană, pentru perioada în care și-a desfășurat activitatea în statul respectiv și care este inclusă în experiența profesională, cu excepția cazului în care este cetățean al aceluși stat;

c) copii ale documentelor care atestă funcționarea legală și obiectul de activitate al entității din statul membru al Uniunii Europene, altul decât România, din statul membru al Spațiului Economic European sau din Confederația Elvețiană în care și-a desfășurat activitatea care este inclusă în experiența profesională.

(3) Copiile prevăzute la alin. (2) vor fi certificate pentru conformitate cu originalul de solicitant.

(4) Documentele prevăzute la alin. (2) vor fi însoțite de o traducere legalizată în limba română.

30. (1) Pentru exercitarea în România a activității de inspector tehnic, cetățenii străini trebuie să facă dovada cunoștințelor lingvistice de limba română. Se consideră îndeplinită această cerință în cazul în care:

- a) se pune la dispoziție o copie a unei diplome de studii sau a unui certificat de calificare profesională emis/emis de o instituție din România;
- b) se pune la dispoziție o copie a unui titlu emis de un organism de formare lingvistică abilitat care atestă cunoașterea limbii române.

(2) Copiile prevăzute la alin. (1) vor fi certificate pentru conformitate cu originalul de solicitant.

31. Deciziile RAR cu privire la admiterea dosarului în vederea atestării/reatestării, la atestare/reatestare sau la recunoașterea certificatului de atestare se supun căilor de atac prevăzute în legislația națională aplicabilă în vigoare.

32. În exercitarea atribuțiilor sale, RAR poate prelucra datele cu caracter personal incluse în documentele din dosarul transmis de solicitant, cu respectarea prevederilor din legislația națională aplicabilă în vigoare.

ANEXA nr. 8 la reglementări (față)

REGISTRUL AUTO ROMAN

(Timbru sec)

AUTORIZAȚIE TEHNICĂ

Nr. din

Se autorizează
(operatorul economic sau instituția publică)
cu sediul înjud.....
str.nr.
cu certificatul de înmatriculare/înregistrare la oficiul registrului comerțului nr.
să execute inspecții tehnice periodice la clasele de inspecție tehnică periodică
.....
conform specificației de pe verso, în stația de inspecție tehnică periodică
dinjud.....
str.nr.
începând cu data de

Autorizarea s-a făcut în baza Cererii nr.dinînregistrată la Registrul Auto Român și
a Raportului de evaluare a capacității tehnice nr.din, întocmit de Registrul
Auto Român – Organismul de Certificare Sisteme de Management.

DIRECTOR GENERAL RAR

ANEXA nr. 8 la reglementări (verso)

COD STAȚIE

Nr. Crt.	Vehicule pentru care se autorizează stația de inspecție tehnică periodică	Clasa de ITP	Interdicții	Observații
1		I		
2		II		
3		III		

Cerere
pentru autorizarea stației de inspecție tehnică periodică a vehiculelor

Operatorul economic sau instituția publică
cu sediul în.....județul.....
str.nr.
cod poștal telefonfax
solicită eliberarea autorizației pentru stația de inspecție tehnică periodică
din.....județul.....
str.....nr.
cod poștal telefonfax
pentru următoarele clase de inspecție tehnică periodică
.....

Anexăm:

1. chestionar de autoevaluare a capacității tehnice;
2. ABROGAT
3. certificat constatator emis de oficiul registrului comerțului în baza Legii nr. 26/1990 privind registrul comerțului, republicată, cu modificările și completările ulterioare, eliberat de cel mult 3 luni în raport cu data depunerii cererii (original sau copie legalizată), cuprinzând date privind valabilitatea sediului social și a punctelor de lucru, persoanele împuternicite, domeniul de activitate, sedii și/sau activități autorizate, conform prevederilor art. 15 din Legea nr. 359/2004 privind simplificarea formalităților la înregistrare în registrul comerțului a persoanelor fizice, asociațiilor familiale și persoanelor juridice, înregistrarea fiscală a acestora, precum și la autorizarea funcționării persoanelor juridice, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv activitatea „Activități de testări și analize tehnice”;
4. ABROGAT
5. copii de pe documentele care atestă angajarea inspectorilor tehnici de către operatorul economic sau instituția publică solicitantă a autorizării, însoțite de extrasul din registrul general de evidență a salariaților transmis inspectoratului teritorial de muncă;
6. copii de pe certificatele de aprobare de model, buletinele de verificare metrologică, certificatele de etalonare și/sau buletinele de măsurare ale aparatelor, după caz (conform art. 10 din reglementări);
7. schița SITP, la scara 1/100, cu amplasarea aparatelor și a utilajelor din dotarea SITP, amplasarea posturilor de lucru, parcare, vecinătăți, semnată pentru confirmare de reprezentantul SITP;
8. fluxul de efectuare a ITP, semnat pentru confirmare de reprezentantul SITP.

Programul de lucru al stației de inspecție tehnică este
în zilele de.....orele
și în zilele de..... orele

Ne obligăm ca pe timpul funcționării stației de inspecție tehnică periodică să respectăm întocmai toate prevederile legale privitoare la inspecția tehnică periodică.

Nr. din

REPREZENTANT LEGAL,
(numele, prenumele, funcția, semnătura, ștampilă)

(față)



REGISTRUL AUTO ROMÂN
CERTIFICAT DE ATESTARE / REATESTARE *)

Nr. din

DL. (Dna.) _____ născut (ă) în anul _____ luna _____ ziua _____
 în localitatea _____ jud. _____ stat _____
 CNP _____

a absolvit programul de atestare/reatestare organizat de Registrul Auto Român RA *)
 în perioada _____

Este atestat (ă) să efectueze ITP pentru clasele de ITP: *)

- clasa I (categoria de vehicule: L)

- clasa a II-a (categoriile de vehicule: M1 cu MTMA ≤ 3500 kg, M2 cu MTMA ≤ 3500 kg, N1, O1, O2, T cu MTMA ≤ 3500 kg, mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu MTMA ≤ 3500 kg)

- clasa a III-a (categoriile de vehicule M1 cu MTMA > 3500 kg, M2 cu MTMA > 3500 kg, M3, N2, N3, O3, O4, T cu MTMA > 3500 kg, mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu MTMA > 3500 kg)

inclusiv la autovehiculele echipate cu GPL/GNC/GNL *)

Este atestat (ă) să efectueze controlul tehnic în trafic al vehiculelor *)

Prezentul certificat de atestare/reatestare este valabil până la data de _____ *)

DIRECTOR RAR,

Responsabil program,

ORIGINAL / DUPLICAT *)

NOTĂ: Atestarea inițială a fost acordată înainte de 20.05.2018 / după 20.05.2018 *)

*) se barează mențiunile neaplicabile

(verso)

EVIDENȚA ABATERILOR				
Nr. crt.	Numele și prenumele organului de control	Abaterile constatate	Data	Semnătura

Constatarea a două abateri consecutive în mai puțin de 12 luni anulează certificatul de atestare al inspectorului tehnic, certificat de atestare care se află permanent la dosarul stației de inspecție tehnică pentru a fi accesibil organelor de control pe durata programului de lucru

Condiții tehnice**privitoare la verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor****A. Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor pe standul de frânare cu role**

Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor pe standul de frânare cu role presupune verificarea coeficienților de frânare realizați de frâna de serviciu și frâna de staționare, precum și verificarea dezechilibrului între forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru frâna de serviciu și frâna de staționare.

A1. Coeficientul de frânare

Coeficientul de frânare reprezintă raportul dintre suma forțelor de frânare la roțile pe care acționează frâna a cărei eficacitate se verifică și greutatea vehiculului prezentat la ITP:

$$C_f = \frac{\sum_{i=1}^n F_{is} + F_{id}}{G} \times 100(\%),$$

în care:

F_{is} (daN) - forța de frânare la roata/roțile de pe partea stângă a punții i ;

F_{id} (daN) - forța de frânare la roata/roțile de pe partea dreaptă a punții i ;

n - numărul de punți;

G (daN) - greutatea vehiculului prezentat la ITP.

Valorile-limită ale coeficientului de frânare și încadrarea în categorii de deficiență (grad de gravitate) sunt precizate în tabelul 1 pentru frâna de serviciu, tabelul 2 pentru frâna de securitate și tabelul 3 pentru frâna de staționare.

Tabelul 1 – Valorile-limită ale coeficientului de frânare și încadrarea în categorii de deficiență (grad de gravitate) pentru frâna de serviciu

A. Autovehicule cu două roți

Categorია vehiculului	Coeficient de frânare (%) mai mic decât următoarele valori (ambele frâne)		Coeficient de frânare (%) mai mic decât următoarele valori (frână pe roata din spate)	
	DMa	DP	DMa	DP
Mopede cu două roți (L1e)	42	21	25	12
Motociclete fără ataș (L3e)	50	25	25	12

B. Autovehicule și remorcile acestora

Categorია vehiculului	Efortul de acționare maxim admisibil la pedală (daN)	Coeficient de frânare (%) mai mic decât următoarele valori (vehicule înmatriculate sau fabricate în perioada)					
		până la 30.09.1991		1.10.1991 – 31.12.2011		după 1.01.2012	
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri pe scaune (autoturisme, autovehicule taxi, autovehicule speciale ambulanță etc.) (M ₁)	50	48	24	50 (cu ABS) 48	25 (cu ABS) 24	58	29

				(fără ABS)	(fără ABS)		
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune (microbuze, autobuze) (M ₂ , M ₃)	70	până la 30.09.1991		1.10.1991 – 31.12.2011		după 1.01.2012	
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		48	24	50 (cu ABS) 48 (fără ABS)	25 (cu ABS) 24 (fără ABS)	50	25
Autovehicule transport marfă cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv (N ₁)	70	până la 31.12.2011		după 1.01.2012			
		DMa	DP	DMa		DP	
		45	22	50		25	
Autovehicule transport marfă cu MTMA peste 3.500 kg (N ₂ , N ₃)	70	până la 31.12.1988		1.01.1989 – 31.12.2011		după 1.01.2012	
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		43	21	45	22	50	25
Semiremorci*) (O ₂ , O ₃ și O ₄)	-	până la 31.12.1988		1.01.1989 – 31.12.2011		după 1.01.2012	
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		40	20	43	21	45	22
Remorci cu proțap (O ₁) – dacă este prevăzută	-	până la 31.12.1988		1.01.1989 – 31.12.2011		după 1.01.2012	
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		40	20	43	21	50	25
Remorci cu proțap (O ₂ , O ₃ și O ₄)	-	până la 31.12.1988		1.01.1989 – 31.12.2011		după 1.01.2012	
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		40	20	43	21	50	25

*) la semiremorci, coeficientul de frânare se calculează în raport cu greutatea măsurată pe punțile semiremorcii

C. Tractoare

Categorია vehiculului	Efortul de acționare maxim admisibil la pedală (daN)	Coeficient de frânare (%) mai mic decât următoarele valori (vehicule înmatriculate sau fabricate până la 1.01.2018)		Coeficient de frânare (%) mai mic decât următoarele valori (vehicule înmatriculate sau fabricate după 1.01.2018)			
				cu viteză maximă mai mică sau egală cu 30 km/h		cu viteză maximă mai mare de 30 km/h	
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
Tractoare (T)	60	20	10	28	14	40	20

La autovehiculele care nu sunt echipate cu servofrână (cu excepția celor din categoria L) este obligatorie verificarea eficacității frânei de serviciu prin acționarea acesteia cu un efort de acționare la pedală care nu trebuie să depășească valoarea determinată în funcție de starea de încărcare a autovehiculului:

$$F_p = F_{pmax} \times (m_{ef} / m_{tot}) \text{ (daN)},$$

în care :

F_{pmax} (daN) - efortul de acționare maxim admisibil la pedala de frână (tabelul 1);

m_{ef} (kg) - masa efectivă a autovehiculului inspectat;

m_{tot} (kg) - MTMA a autovehiculului inspectat.

Tabelul 2 – Valorile-limită ale coeficientului de frânare și încadrarea în categorii de deficiență (grad de gravitate) pentru frâna de securitate (dacă este asigurată de un sistem separat)

Autovehicule și remorcile acestora

Categorია vehiculului	Efortul de acționare maxim admisibil la pedală (daN)	Coeficient de frânare (%) mai mic decât următoarele valori (vehicule înmatriculate sau fabricate în perioada)					
		până la 30.09.1991	1.10.1991 – 31.12.2011	după 1.01.2012			
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri pe scaune (autoturisme, autovehicule taxi, autovehicule speciale ambulanță etc.) (M ₁)	50	DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		24	12	25 (cu ABS) 24 (fără ABS)	12 (cu ABS) 12 (fără ABS)	29	14
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune (microbuze, autobuze) (M ₂ , M ₃)	70	DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		24	12	25 (cu ABS) 24 (fără ABS)	12 (cu ABS) 12 (fără ABS)	25	12
Autovehicule transport marfă cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv (N ₁)	70	până la 31.12.2011	după 1.01.2012				
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		22	11	25		12	
Autovehicule transport marfă cu MTMA peste 3.500 kg (N ₂ , N ₃)	70	până la 31.12.1988	1.01.1989 – 31.12.2011	după 1.01.2012			
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		21	10	22	11	25	12
Semiremorci*) (O ₂ , O ₃ și O ₄)	-	până la 31.12.1988	1.01.1989 – 31.12.2011	după 1.01.2012			
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		20	10	21	10	22	11
Remorci cu proțap (O ₁) – dacă este prevăzută	-	până la 31.12.1988	1.01.1989 – 31.12.2011	după 1.01.2012			
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		20	10	21	10	25	12
Remorci cu proțap (O ₂ , O ₃ și O ₄)	-	până la 31.12.1988	1.01.1989 – 31.12.2011	după 1.01.2012			
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		20	10	21	10	25	12

*) la semiremorci, coeficientul de frânare se calculează în raport cu greutatea măsurată pe punțile semiremorci

Tabelul 3 – Valorile-limită ale coeficientului de frânare și încadrarea în categorii de deficiență (grad de gravitate) pentru frâna de staționare

Toate categoriile

Coeficient de frânare (%) mai mic decât următoarele valori	
DMa	DP
16	8

NOTĂ:

În cazul semiremorcilor, coeficientul de frânare se calculează în raport cu greutatea măsurată pe punțile semiremorcii

A2. Dezechilibrul

Dezechilibrul dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți se determină cu relația:

$$d = \frac{F_{\max} - F_{\min}}{F_{\max}} \times 100(\%),$$

în care:

$F_{\max}$ (daN) - forța de frânare la roata care înregistrează forța de frânare superioară;

$F_{\min}$ (daN) - forța de frânare la roata care înregistrează forța de frânare inferioară.

Valorile maxime admisibile ale dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru vehicule sunt precizate în tabelul 4.

Tabelul 4 – Valorile-limită ale dezechilibrului dintre forțele de frânare la roțile aceleiași punți și încadrarea în categorii de deficiență (grad de gravitate)

Categoria vehiculului	Dezechilibrul (%) (Dez)	
	DMa	DP
Toate categoriile, cu excepția autovehiculelor din categoria L	$30 < \text{Dez} \leq 50$	mai mare de 50

B. Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor cu decelerometrul cu compensare și înregistrare

Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor cu decelerometrul cu compensare și înregistrare presupune verificarea decelerațiilor realizate de frâna de serviciu și frâna de staționare în cazul frânării pe pistă, precum și aprecierea dezechilibrului între forțele de frânare la roțile aceleiași punți pentru frâna de serviciu și frâna de staționare în funcție de comportamentul la frânarea pe pistă.

Această verificare se efectuează prin probe funcționale în parcurs, prin măsurarea decelerației maxime la o frânare bruscă de la viteza de 30 km/h (sau, după caz, de la viteza maximă constructivă, dacă viteza maximă constructivă este mai mică de 30 km/h) în cazul frânei de serviciu și 15 km/h în cazul frânei de staționare.

Probele în parcurs trebuie desfășurate pe un carosabil betonat sau asfaltat, uscat, neted și rectiliniu.

Această verificare se aplică pentru:

- mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu viteza maximă constructivă mai mare de 25 km/h;

- tractoare (în cazul tractoarelor, verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare se poate efectua și pe standul cu role, în stațiile ITP autorizate);

- autoremorchere, autovehicule speciale și autovehicule specializate ale căror caracteristici constructive nu permit verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare pe standul de frânare cu role;

- autovehicule cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă - legătură rigidă;

- mopede cu 3 roți;

- motocicletă cu ataș;

- mototricicliuri;

- cvadricicliuri;

- motocicliuri cu roți jumelate.

Valorile-limită ale decelerației maxime măsurate și încadrarea în categorii de deficiență sunt precizate în tabelul 5 pentru frâna de serviciu și tabelul 6 pentru frâna de staționare.

Tabelul 5 – Valorile-limită ale decelerației maxime măsurate și încadrarea în categorii de deficiență (grad de gravitate) pentru frâna de serviciu

A. Autovehicule cu trei roți și cvadricicluri

Categorია vehiculului	Valoarea decelerației maxime măsurate (m/s ²) mai mică decât următoarele valori (ambele frâne)		Valoarea decelerației maxime măsurate (m/s ²) mai mică decât următoarele valori (frână pe roata/axa din spate, după caz)	
	DMa	DP	DMa	DP
Mopede cu trei roți (L2e) Cvadricicluri ușoare (L6e)	4,0	2,0	2,5	1,2
Motociclete cu ataș (L4e)	4,6	2,3	2,5	1,2
Mototricicluri (L5e) Cvadricicluri grele (L7e)	4,4	2,2	2,5	1,2

B. Autovehicule

Categorია vehiculului	Efortul de acționare maxim admisibil la pedală (daN)	Valoarea decelerației maxime măsurate (m/s ²) mai mică decât următoarele valori (vehicule înmatriculate sau fabricate în perioada)					
		până la 30.09.1991		1.10.1991 – 31.12.2011		după 1.01.2012	
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, cel mult 8 locuri pe scaune (autoturisme, autovehicule taxi, autovehicule speciale ambulanță etc.) (M ₁) cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă – legătură rigidă	50	DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		4,8	2,4	5,0 (cu ABS) 4,8 (fără ABS)	2,5 (cu ABS) 2,4 (fără ABS)	5,8	2,9
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune (microbuze, autobuze) (M ₂ , M ₃) cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă – legătură rigidă	70	DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		4,8	2,4	5,0 (cu ABS) 4,8 (fără ABS)	2,5 (cu ABS) 2,4 (fără ABS)	5,0	2,5
Autovehicule transport marfă cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv (N ₁) cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă – legătură rigidă	70	până la 31.12.2011		după 1.01.2012			
		DMa	DP	DMa		DP	
		4,5	2,2	5,0		2,5	
Autovehicule transport marfă cu MTMA peste 3.500 kg (N ₂ , N ₃) cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă – legătură rigidă	70	până la 31.12.1988		1.01.1989 – 31.12.2011		după 1.01.2012	
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		4,3	2,1	4,5	2,2	5,0	2,5
Autoremorchere, autospecializate și autospeciale	70	până la 31.12.1988		1.01.1989 – 31.12.2011		după 1.01.2012	
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
		4,3	2,1	4,5	2,2	5,0	2,5

C. Tractoare

Categoriea vehiculului	Efortul de acționare maxim admisibil la pedală (daN)	Valoarea decelerației maxime măsurate (m/s^2) mai mică decât următoarele valori (vehicule înmatriculate sau fabricate până la 1.01.2018)		Valoarea decelerației maxime măsurate (m/s^2) mai mică decât următoarele valori (vehicule înmatriculate sau fabricate după 1.01.2018)			
				cu viteza mai mică sau egală cu 30 km/h		cu viteza mai mare de 30 km/h	
		DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP
Tractoare (T)	60	2,0	1,0	2,8	1,4	4,0	2,0

D. Mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h

Categoriea vehiculului	Valoarea decelerației maxime măsurate (m/s^2) mai mică decât următoarele valori	
	DMa	DP
Mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h	2,0	1,0

La autovehicule, cu excepția celor din categoria L și a mașinilor și utilajelor autopropulsate pentru lucrări care nu sunt echipate cu servofrână, este obligatorie verificarea eficacității frânei de serviciu prin acționarea acesteia cu un efort de acționare la pedală care nu trebuie să depășească valoarea determinată în funcție de starea de încărcare a autovehiculului:

$$F_p = F_{pmax} \times (m_{ef} / m_{tot}) \text{ (daN)},$$

în care :

F_{pmax} (daN) - efortul de acționare maxim admisibil la pedala de frână (tabelul 5);

m_{ef} (kg) - masa efectivă a autovehiculului inspectat;

m_{tot} (kg) - MTMA a autovehiculului inspectat.

Tabelul 6 – Valorile-limită ale decelerației maxime măsurate și încadrarea în categorii de deficiență (grad de gravitate) pentru frâna de staționare

Toate categoriile

Valoarea decelerației maxime măsurate (m/s^2) mai mică decât următoarele valori	
DMa	DP
1,6	0,8

C. Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor prin probă în parcurs

Verificarea eficacității și performanței sistemului de frânare al vehiculelor prin probă în parcurs se aplică (semi)remorcilor care nu pot fi verificate din motive constructive pe standul de frânare. Pentru verificare se efectuează:

- o frânare pe pistă a ansamblului autovehicul tractor - (semi)remorcă, verificându-se dacă sistemul de frânare de serviciu funcționează, precum și comportamentul la frânare (păstrarea traiectoriei);
- acționarea sistemului de frânare de staționare al (semi)remorcii, verificându-se dacă sistemul de frânare de staționare al (semi)remorcii funcționează.

Metodologia de încercare a sistemelor de frânare ale vehiculelor din categoriile M, N și O cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 t utilizând un stand de frânare cu role

1. Determinarea coeficientului de frânare pentru sistemele de frânare pneumatice

1.1. Determinarea coeficientului de frânare pentru un vehicul încărcat la MTMA

Calcularea coeficientului de frânare a vehiculului încărcat la MTMA nu necesită extrapolare, acesta rezultând simplu din ecuația următoare:

$$C_f = \frac{\sum_{i=1}^n F_{is} + F_{id}}{G} \times 100(\%),$$

în care:

F_{is} (daN) = forța de frânare la roata/roțile de pe partea stângă a punții i ;

F_{id} (daN) = Forța de frânare la roata/roțile de pe partea dreaptă a punții i ;

n = numărul de punți;

G (daN) = greutatea vehiculului prezentat la ITP.

1.2. Determinarea coeficientului de frânare pentru un vehicul descărcat sau parțial încărcat – metoda de măsurare într-un punct

Aceasta este o metodă de extrapolare a valorilor forțelor de frânare obținute la verificarea vehiculului descărcat sau parțial încărcat în vederea calculării coeficientului de frânare al vehiculului încărcat la MTMA.

Metoda presupune existența conectoarelor de testare a presiunilor din rezervoarele de aer comprimat care comandă circuitul de frânare pe fiecare punte sau a celor din cilindrii de frână, după caz.

În timpul verificării pe fiecare punte, cel puțin 30% din presiunea nominală maximă a sistemului de frânare trebuie obținută printr-o încărcare adecvată a vehiculului sau prin simularea încărcării.

Pentru calculul coeficientului de frânare este necesară cunoașterea următorilor parametri:

a) valoarea forțelor maxime de frânare pentru nivelul de încărcare al vehiculului prezentat (se obțin prin măsurarea pe standul de frânare cu role);

b) valorile presiunilor din rezervoarele de aer comprimat care comandă circuitul de frânare pe fiecare punte ce se verifică sau cele din cilindrii de frână (în funcție de amplasarea conectorului de testare) la care se obțin forțele de frânare maxime pentru nivelul de încărcare cu care vehiculul a fost prezentat la ITP (se obțin prin măsurare în timpul verificării pe standul de frânare cu role, cuplându-se traductorii de măsurare a presiunii);

c) valoarea/valorile presiunii de extrapolare pentru fiecare punte (se preiau sau se calculează în funcție de datele existente pe plăcuța regulatorului automat al frânării în funcție de încărcare). În cazul în care presiunea de extrapolare de pe plăcuța regulatorului automat al frânării în funcție de încărcare este prevăzută pentru o masă diferită de cea a axei/grupului de axe pe care acționează regulatorul care este menționată în documente, se calculează o presiune de extrapolare corespunzătoare masei din documente, care va fi folosită în calcul.

Pentru o anumită punte, forțele de frânare maxime se obțin la blocarea standului de frânare sau, dacă acesta nu se blochează, prin citirea de pe panoul de afișaj a valorilor maxime.

Se calculează factorii de extrapolare pentru fiecare punte conform formulei:

$$E_i = \frac{p_{ex} - 0,4}{p_i - 0,4},$$

în care:

i = numărul punții verificate;

p_{ex} = valoarea presiunii de extrapolare;

p_i = valoarea presiunii măsurate la care s-au obținut forțele maxime de frânare pe puntea i .

Se calculează valoarea coeficientului de frânare cu formula:

$$C_f = \frac{(F_{1s} + F_{1d}) \times E_1 + (F_{2s} + F_{2d}) \times E_2 + \dots + (F_{ns} + F_{nd}) \times E_n}{G} \times 100(\%)$$

în care:

F_{is} (daN) = forța de frânare la roata/roțile de pe partea stângă a punții i ;

F_{id} (daN) = forța de frânare la roata/roțile de pe partea dreaptă a punții i ;

E_i = factorul de extrapolare pentru puntea i ;

n = numărul de punți;

G (daN) = greutatea vehiculului încărcat la MTMA.

În cazul în care vehiculul nu este echipat din fabricație cu conectoare de testare a presiunilor din rezervoarele de aer comprimat care comandă circuitul de frânare pe fiecare punte sau a celor din cilindrii de frână, după caz, coeficientul de frânare se determină direct prin măsurarea forțelor de frânare ale vehiculului descărcat sau parțial încărcat utilizând ecuația următoare:

$$Cf = \frac{\sum_{i=1}^n Fis + Fid}{G} \times 100(\%)$$

în care:

Fis (daN) = forța de frânare la roata/roțile de pe partea stângă a punții i ;

Fid (daN) = forța de frânare la roata/roțile de pe partea dreaptă a punții i ;

n = numărul de punți;

G (daN) = greutatea vehiculului prezentat la ITP.

Dacă coeficientul de frânare astfel determinat are o valoare mai mică decât valoarea minimă admisibilă, atunci vehiculul va trebui să fie prezentat la ITP în stare încărcată cu cel puțin 50% din sarcina maximă.

2. Determinarea coeficientului de frânare pentru sistemele de frânare hidropneumatice și pentru sistemele de frânare complet hidraulice

Coeficientul de frânare pentru vehiculele echipate cu sisteme de frânare hidropneumatice sau complet hidraulice se determină direct prin măsurarea forțelor de frânare ale vehiculului descărcat sau parțial încărcat utilizând ecuația următoare:

$$Cf = \frac{\sum_{i=1}^n Fis + Fid}{G} \times 100(\%)$$

în care:

Fis (daN) = forța de frânare la roata/roțile de pe partea stângă a punții i ;

Fid (daN) = forța de frânare la roata/roțile de pe partea dreaptă a punții i ;

n = numărul de punți

G (daN) = greutatea vehiculului prezentat la ITP

Dacă coeficientul de frânare astfel determinat are o valoare mai mică decât valoarea minimă admisibilă, atunci vehiculul va trebui să fie prezentat la ITP în stare încărcată cu cel puțin 50% din sarcina maximă.

Condiții
privind culoarea luminilor la elementele instalației electrice de iluminare și semnalizare
(în funcție de dotare)

Față:

- | | |
|--------------------------------------|----------------------------|
| - Faruri | - lumină albă |
| - Faruri de ceață | - lumină albă sau galbenă |
| - Faruri pentru circulația de zi | - lumină albă |
| - Lămpi indicatoare de direcție | - lumină galben-auto |
| - Lămpi de poziție, lămpi de gabarit | - lumină albă |
| - Lămpi de staționare (de parcare) | - lumină albă |
| - Catadioptri netriunghiulari | - culoare albă sau incolor |

Spate

- | | |
|---|----------------------|
| - Lămpi de poziție, lămpi de frânare, lămpi de gabarit, lămpi de ceață | - lumină roșie |
| - Lămpi indicatoare de direcție | - lumină galben-auto |
| - Lămpi de staționare (de parcare) | - lumină roșie |
| - Lămpi de mers înapoi, lămpi de iluminare a plăcii cu numărul de înmatriculare | - lumină albă |
| - Catadioptri netriunghiulari (autovehicule), triunghiulari (remorci) | - culoare roșie |

Lateral:

- | | |
|------------------------------------|---|
| - Lămpi de poziție | - lumină galben-auto; cu toate acestea, cea mai din spate lampă de poziție laterală poate fi roșie dacă este grupată sau combinată sau incorporată reciproc cu lampa de poziție spate, cu lampa de gabarit spate, cu lampa de ceață spate, cu lampa de frânare sau dacă este grupată sau are o parte a suprafeței emițătoare de lumină comună cu catadioptrul spate |
| - Lămpi indicatoare de direcție | - lumină galben-auto |
| - Lămpi de staționare (de parcare) | - lumină galben-auto dacă sunt incorporate reciproc cu lămpile indicatoare de direcție laterale sau lămpile de poziție laterale |
| - Catadioptri netriunghiulari | - culoare galben-auto; cu toate acestea, cel mai din spate catadioptru lateral poate fi roșu dacă este grupat sau are o parte a suprafeței emițătoare de lumină comună cu lampa de poziție spate, lampa de gabarit spate, lampa de ceață spate, lampa de frânare, cu cea mai din spate lampă de poziție laterală roșie sau cu catadioptrul spate netriunghiular. |

Altele:

- | | |
|--|---|
| - Catadioptri pedală (la autovehiculele cu două sau trei roți) | - lumină galben-auto (pentru mopede cu pedale neretractabile) |
|--|---|

Verificarea emisiilor poluante

1. Autovehicule echipate cu mas

1.1. Atunci când emisiile nu sunt limitate de un sistem de reglare perfecționat, cum ar fi un catalizator tricomponent gestionat de sonda lambda, se efectuează următoarele verificări:

1.1.1. inspecția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

1.1.2. inspecția vizuală a oricărui echipament de reglare a emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități.

1.1.3. După aducerea motorului la parametrii normali de funcționare, ținând cont de recomandările producătorului, se măsoară cu analizorul de gaze de evacuare concentrația emisiilor de monoxid de carbon (CO) și de hidrocarburi (HC), cu motorul la turația de mers în gol încet, cu ambreiajul cuplat (fără apăsarea pedalei de ambreiaj) și cu schimbătorul cutiei de viteze la punctul mort (în cazul cutiilor de viteză automate, schimbătorul trebuie să fie în poziția „Neutru” sau „Parcare”).

1.1.4. Conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească următoarele valori:

a) pentru autovehiculele înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) până în anul 1986 inclusiv: CO_{cor} : 4,5% în vol.;

b) pentru autovehiculele înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) începând cu anul 1987: CO_{cor} : 3,5% în vol.

1.1.5. Conținutul maxim admisibil de HC din gazele de evacuare nu trebuie să depășească 1000 ppm.

Verificarea HC se efectuează numai pentru funcționarea cu benzină.

1.1.6. Nu se efectuează această probă pentru autovehiculele echipate cu motoare în doi timpi.

1.1.7. Nu se efectuează această probă pentru tractoare.

1.1.8. Această probă se efectuează pentru autovehiculele hibride numai dacă testul poate fi efectuat.

1.1.9. La motoarele cu alimentare duală benzină / carburanți alternativi, controlul va fi efectuat pentru ambele moduri de funcționare.

1.2 Atunci când emisiile sunt controlate de un sistem de reglare perfecționat, cum ar fi un catalizator tricomponent gestionat de sonda lambda, se efectuează următoarele verificări:

1.2.1. inspecția vizuală a sistemului de evacuare, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

1.2.2. inspecția vizuală a oricărui echipament de reglare a emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă acesta este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

1.2.3. determinarea eficienței sistemului de reglare a emisiilor prin măsurarea cu analizorul de gaze de evacuare a valorii lambda și a conținutului de CO și de hidrocarburi (HC) din gazele de evacuare, conform dispozițiilor pct. 1.2.4 și 1.2.5. Pentru fiecare dintre cele două teste, motorul este adus la parametrii normali de funcționare, conform recomandărilor producătorului autovehiculului.

1.2.4. Emisii la ieșirea din țeava de evacuare – valori limită

Conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească următoarele valori:

a) măsurări efectuate la turația de mers în gol încet, cu ambreiajul cuplat (fără apăsarea pedalei de ambreiaj) și cu schimbătorul cutiei de viteze la punctul mort (în cazul cutiilor de viteză automate, schimbătorul trebuie să fie în poziția „Neutru” sau „Parcare”): conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească valoarea CO_{cor} : 0,5% în vol.; el nu trebuie să depășească valoarea CO_{cor} : 0,3% în vol. pentru autovehiculele omologate conform valorilor limită indicate la linia A sau B a tabelului din secțiunea 5.3.1.4 a anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE (autovehicule Euro 3 sau Euro 4 din categoria M_1 , N_1 , M_2 ori N_2) sau omologate conform Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (autovehicule Euro 5 sau Euro 6 sau ulterior din categoria M_1 , N_1 , M_2 ori N_2);

b) măsurări efectuate cu motorul la turația de mers în gol accelerat, de cel puțin 2000 rot/min și de maximum 3000 rot/min, cu ambreiajul cuplat (fără apăsarea pedalei de ambreiaj) și cu schimbătorul cutiei de viteze la punctul mort (în cazul cutiilor de viteză automate, schimbătorul trebuie să fie în poziția „Neutru” sau „Parcare”): conținutul maxim admisibil de CO din gazele de evacuare nu trebuie să depășească valoarea CO_{cor} : 0,3% în vol.; el nu trebuie să depășească valoarea CO_{cor} : 0,2% în vol. pentru autovehiculele omologate conform valorilor limită indicate la linia A sau B a tabelului din secțiunea 5.3.1.4 a anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE (autovehicule Euro 3 sau Euro 4 din categoria M_1 , N_1 , M_2 ori N_2) sau omologate conform Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (autovehicule Euro 5 sau Euro 6 sau ulterior din categoria M_1 , N_1 , M_2 ori N_2).

1.2.5. Lambda: $1 \pm 0,03$ sau conform specificațiilor producătorului, măsurat la turația de mers în gol accelerat precizată la pct. 1.2.4. lit. b).

1.2.6. Conținutul maxim admisibil de HC din gazele de evacuare la turația de mers în gol accelerat nu trebuie să depășească 100 ppm.

Verificarea HC se efectuează numai pentru funcționarea cu benzină.

1.2.7. Nu se efectuează această probă pentru tractoare.

1.2.8. Această probă se efectuează pentru autovehiculele hibride numai dacă testul poate fi efectuat.

1.2.9. La motoarele cu alimentare duală benzină / carburanți alternativi, controlul va fi efectuat pentru ambele moduri de funcționare.

1.2.10. Pentru autovehiculele echipate cu un sistem de diagnosticare la bord (OBD), funcționarea corectă a sistemului de control al emisiilor poate fi verificată prin citirea corespunzătoare a OBD și a verificării funcționării corecte a OBD în locul măsurării unor emisii în conformitate cu cerințele specifice, după cum urmează:

- 1.2.10.1. pentru autovehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro V (omologate de tip în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 1, Directiva 88/77/CEE și Directiva 2005/55/CE): măsurare cu analizorul de gaze sau citirea OBD. Măsurarea efectuată la țeava de evacuare reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare;

- 1.2.10.2. pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 6 (omologate de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 2) și Euro VI (omologate de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009): măsurare cu analizorul de gaze de evacuare sau prin citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului.

2. Autovehicule echipate cu mac

2.1 Verificarea autovehiculelor echipate cu mac are în vedere măsurarea opacității gazelor de evacuare cu opacimetrul, în accelerare liberă, de la turația de mers în gol încet la turația de întrerupere a alimentării (turația de regulator), cu ambreiajul cuplat (fără apăsarea pedalei de ambreiaj) și cu schimbătorul cutiei de viteze la punctul mort (în cazul cutiilor de viteză automate, schimbătorul trebuie să fie în poziția „Neutru” sau „Parcare”).

2.2 Pentru efectuarea verificării este necesară aducerea motorului la parametrii normali de funcționare a autovehiculului (precondiționare), după cum urmează:

2.2.1. autovehiculele pot fi controlate fără precondiționare, cu respectarea, din motive de securitate, cel puțin a condiției ca motorul să fie cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare;

2.2.2. În cazul precondiționării, trebuie respectate următoarele condiții:

a) motorul trebuie să fie cald: temperatura uleiului motorului măsurată de o sondă în tubul jojei de ulei trebuie să fie de cel puțin $80^{\circ}C$ sau să corespundă temperaturii de funcționare normale, dacă aceasta este inferioară, ori temperatura blocului motor, măsurată după nivelul radiației în infraroșu, trebuie să atingă o valoare echivalentă. Dacă, din cauza configurației autovehiculului, nu este posibil să se procedeze în acest mod, temperatura normală de funcționare a motorului va putea fi stabilită prin alte mijloace, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire;

b) sistemul de evacuare trebuie curățat prin cel puțin 3 accelerări libere.

2.3 Procedura de încercare are în vedere următoarele:

2.3.1. inspecția vizuală a oricărui echipament de reglare a emisiilor instalat de producător, pentru a se verifica dacă este complet și într-o stare satisfăcătoare și dacă nu există neetanșeități;

2.3.2. inspecție vizuală și auditivă pentru a se verifica dacă motorul este într-o stare tehnică corespunzătoare;

2.3.3. motorul și, dacă este cazul, turbocompresorul, trebuie să funcționeze la turația de mers în gol încet înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele autovehiculelor grele (din categoriile M_2 , M_3 , N_2 și N_3) aceasta înseamnă a se aștepta cel puțin 10 s după eliberarea pedalei de accelerație;

2.3.4. la începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie apăsată total, în mod rapid și progresiv (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, astfel încât să se obțină debitul maxim al pompei de injecție;

2.3.5. la fiecare ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie ca, înainte să fie eliberată pedala de accelerație, să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, în cazul autovehiculelor cu transmisie automată, turația indicată de producător ori, dacă aceasta nu este cunoscută, două treimi din turația de întrerupere a alimentării (turația de regulator). Aceasta se poate asigura, de exemplu, prin supravegherea regimului motorului sau lăsând să treacă un timp suficient între momentul de acționare și cel de eliberare a pedalei de accelerație, adică cel puțin 2 s pentru autovehiculele din categoriile M_2 , M_3 , N_2 și N_3 .

2.4. Valori limită

2.4.1. Nivelul înregistrat pe plăcuța producătorului de pe vehicul.

Dacă această informație nu este disponibilă, indicele de opacitate (coeficientului de absorbție) K nu trebuie să depășească valorile limită:

a) mac cu aspirație naturală: $2,5 \text{ m}^{-1}$;

b) mac supraalimentat (cu turbocompresor): 3 m^{-1} ;

c) o limită de $1,5 \text{ m}^{-1}$ se aplică următoarelor autovehicule omologate conform valorilor limită indicate:

i) la linia B a tabelului din secțiunea 5.3.1.4. a anexei I la Directiva 70/220/CEE, modificată prin Directiva 98/69/CE sau ulterior (autovehicule EURO 4 din categoria M_1 , N_1 , M_2 sau N_2);

ii) la linia B1 a tabelelor din secțiunea 6.2.1 a anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE (autovehicule EURO IV din categoria M_2 , N_2 , M_3 sau N_3) sau înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) prima dată după 1 iulie 2008;

iii) la linia B2 a tabelelor din secțiunea 6.2.1 a anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE (autovehicule EURO V din categoria M_2 , N_2 , M_3 sau N_3) sau înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) prima dată 1 iulie după 2008;

iv) la linia C a tabelelor din secțiunea 6.2.1 a anexei I la Directiva 88/77/CEE, modificată prin Directiva 1999/96/CE (autovehicule EEV din categoria M_2 , N_2 , M_3 sau N_3) sau înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) prima dată 1 iulie 2008;

v) în tabelul 1 din anexa I la în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (autovehicule Euro 5).

d) o limită de $0,7 \text{ m}^{-1}$ se aplică următoarelor autovehicule omologate conform valorilor limită indicate:

i) în tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (autovehicule Euro 6 sau ulterior din categoria M_1 , N_1 , M_2 ori N_2)

ii) în Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (autovehicule Euro VI sau ulterior din categoria M_2 , N_2 , M_3 sau N_3).

2.4.2. autovehiculele trebuie respinse numai dacă media aritmetică a valorilor măsurate în cel puțin ultimele trei cicluri de accelerare liberă depășește valoarea limită. Această medie poate fi calculată fără a fi avute în vedere valorile măsurate care se îndepărtează cu mult față de media măsurată. Pentru validarea testului trebuie să nu se înregistreze diferențe semnificative între turațiile minime sau maxime măsurate la ciclurile de accelerare.

2.4.3. pentru a evita efectuarea de încercări inutile, prin derogare de la dispozițiile de la pct. 2.4.2, sunt admise autovehiculele pentru care toate valorile măsurate în mai puțin de 3 cicluri de accelerare liberă sunt mai mici cu $0,5 \text{ m}^{-1}$ față de valorile limită precizate la pct. 2.4.1.

2.5. Vehiculele înmatriculate (fabricate, dacă data primei înmatriculări nu este disponibilă) înainte de 01.01.1980 sunt exceptate de la această verificare.

2.6. Nu se efectuează această probă pentru tractoare.

2.7. Această probă se efectuează pentru autovehiculele hibride numai dacă testul poate fi efectuat.

2.8. Pentru autovehiculele echipate cu un sistem de diagnosticare la bord (OBD), funcționarea corectă a sistemului de control al emisiilor poate fi verificată prin citirea corespunzătoare a OBD și a verificării funcționării corecte a OBD în locul măsurării unor emisii în conformitate cu cerințele specifice, după cum urmează:

- pentru autovehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro V (omologate de tip în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007, Directiva 88/77/CEE și Directiva 2005/55/CE): măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (de la turația de mers în gol încet până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD. Măsurarea efectuată la țeava de evacuare reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare;

- pentru autovehiculele din clasele de emisie Euro 6 (omologate de tip în conformitate cu tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007) și Euro VI (omologate de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009): măsurarea opacității gazelor de evacuare în timpul accelerării libere (de la turația de mers în gol încet până la turația de întrerupere a alimentării) cu schimbătorul de viteză la punctul mort și ambreiajul cuplat sau citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului.

Condiții
privind echiparea vehiculelor cu cale de blocare

Vehiculele trebuie prevăzute cu cale de blocare a roților, amplasate într-un loc ușor accesibil pe vehicul, după cum urmează:

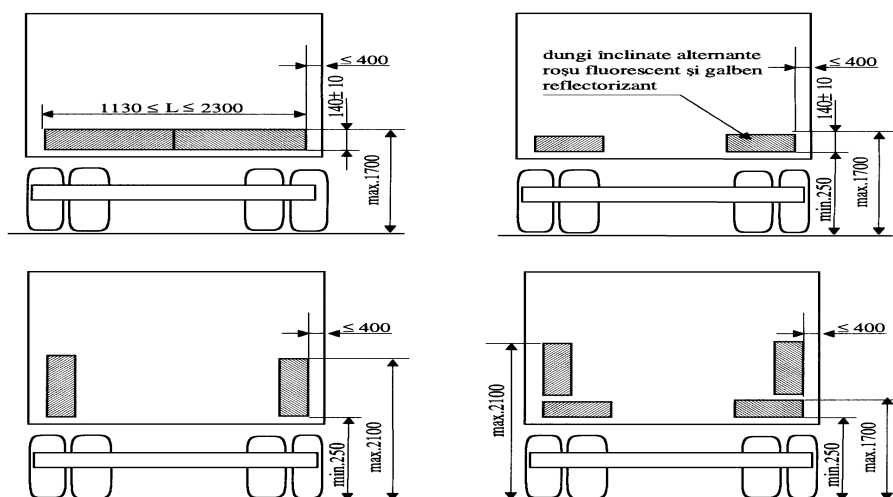
- a) o cală de blocare pentru:
 - i) autovehicule cu o MTMA mai mare de 3,5 tone;
 - ii) remorci cu două axe, cu excepția semiremorcilor cu șa, cu o MTMA mai mare de 0,75 tone.
- b) două cale de blocare pentru:
 - i) vehicule cu trei sau mai multe axe;
 - ii) semiremorci cu șa;
 - iii) remorci cu axă simplă sau dublă, având distanța dintre axe de cel mult 1,00 m, cu o MTMA mai mare de 0,75 tone;
 - iv) remorci cu două axe, cu o MTMA mai mare de 7,5 tone.

I. Condiții privind echiparea vehiculelor grele și lungi cu plăci de identificare spate

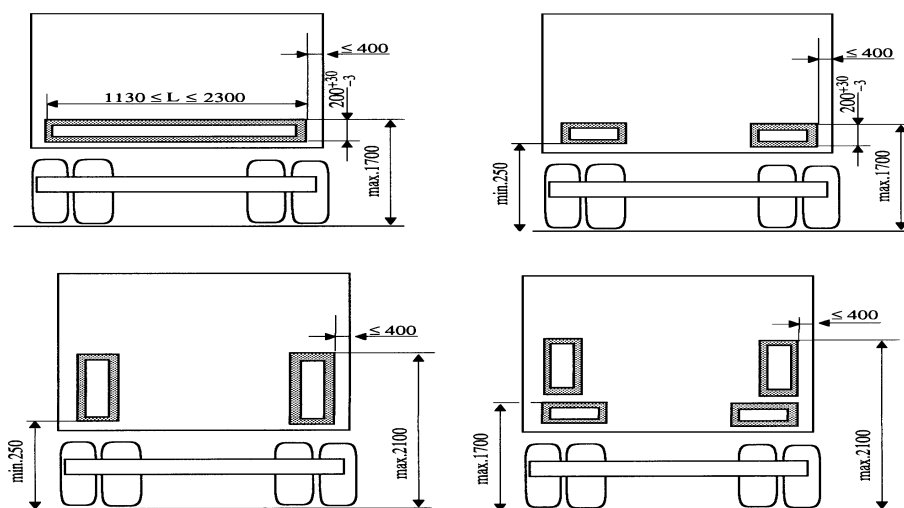
(1) Autovehiculele pentru transport marfă cu MTMA care depășește 12 tone (cu excepția autotractoroarelor pentru semiremorci), autobuzele articulate (cu excepția celor urbane), (semi)remorcile cu MTMA mai mică sau egală cu 10 tone și a căror lungime depășește 8 m, precum și remorcile sau semiremorcile având o MTMA mai mare de 10 tone trebuie să fie echipate cu plăci de identificare spate conform cerințelor precizate prin prezentele reglementări.

(2) Plăcile de identificare spate trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 70³⁾ (cu marcă de omologare). Pentru autovehicule, aceste plăci de identificare sunt dreptunghiulare și compuse din benzi oblice alternante roșii (fluorescente sau reflectorizante) și galbene (reflectorizante), înclinate și descendente către exteriorul vehiculului. Pentru (semi)remorci ele sunt compuse dintr-un fond reflectorizant galben și o bordură roșie (fluorescentă sau reflectorizantă).

AUTOVEHICULE



REMORCI ȘI SEMIREMORCI



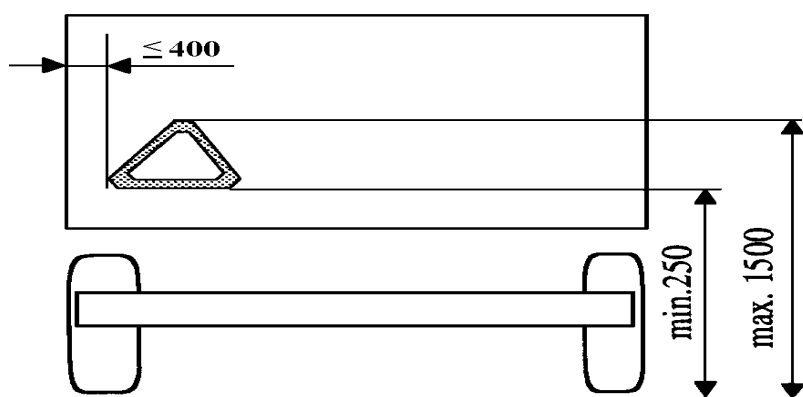
³⁾ Regulamentul nr. 70 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea plăcilor de identificare spate pentru autovehicule grele și lungi

(3) Placa de identificare trebuie montată cu cuvântul "TOP" înscris orizontal pe partea superioară a plăcii (dacă există acest marcaj). Plăcile de identificare trebuie montate pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a vehiculului și simetric față de aceasta; linia marginilor inferioare trebuie să fie paralelă la sol. Lungimea totală a unei serii formată din 1, 2 sau 4 plăci este de minimum 1.130 mm și maximum 2.300 mm.

II. Condiții privind echiparea vehiculelor lente cu plăci de identificare spate

(1) Vehiculele lente trebuie să fie echipate cu cel puțin o placă de identificare spate conform cerințelor precizate prin prezentele reglementări. Se înțelege prin *vehicule lente*: autovehicule care au, prin construcție, o viteză maximă care nu depășește 40 km/h, precum și remorcile acestora.

(2) Plăcile de identificare trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 69⁴⁾ (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). Placa de identificare trebuie montată pe o suprafață perpendiculară pe axa longitudinală a vehiculului, iar marginea sa inferioară trebuie să fie paralelă la sol.

III. Condiții privind echiparea vehiculelor cu marcaje reflectorizante pentru contur

(1) Trebuie echipate cu marcaje reflectorizante pentru contur:

a) pe spate: marcaj integral pentru autovehicule transport marfă cu MTMA mai mare de 7,5 tone (cu excepția autotractoroarelor pentru semiremorci) și pentru (semi)remorci cu MTMA mai mare de 3,5 tone, și dacă lățimea autovehiculelor și (semi)remorcilor este mai mare de 2.100 mm;

b) pe părțile laterale: marcaj parțial pentru autovehicule transport marfă cu MTMA mai mare de 7,5 tone (cu excepția autotractoroarelor pentru semiremorci) și pentru (semi)remorci cu MTMA mai mare de 3,5 tone, și dacă lungimea autovehiculelor și (semi)remorcilor este mai mare de 6.000 mm.

Totuși, dacă forma, structura sau funcționarea nu permit montarea acestor marcaje, se poate monta un marcaj liniar.

(2) Marcajele reflectorizante pentru contur trebuie să fie omologate în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 104⁵⁾ (cu marcă de omologare). Ele trebuie să fie de culoare albă sau galbenă pe părțile laterale și de culoare albă, galbenă sau roșie pe spate.

⁴⁾ Regulamentul nr. 69 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite(CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea plăcilor de identificare spate pentru vehicule lente (prin construcție) și a remorcilor lor

⁵⁾ Regulamentul nr. 104 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite(CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea marajelor retroreflectorizante pentru vehiculele din categoriile M, N și O

(3) Recomandări privind prescripțiile referitoare la forma și la montajul marcajelor:

1. Marcaje laterale și spate constituite din benzi

1.1. Marcajele reflectorizante aplicate pe vehicule pot fi constituite dintr-un singur element sau din mai multe elemente, de preferință continue, paralele sau cât mai apropiate de paralela cu solul.

Se aplică aceeași regulă pentru autotractoare, semiremorci și alte combinații de vehicule. Trebuie să se evite constituirea de ansambluri compuse din vehicule cu și fără marcaje.

1.2. Montajul marcajelor trebuie să identifice cât mai fidel întreaga lungime și lățime a vehiculului.

"Întreagă" înseamnă cel puțin 80% din lungime și/sau lățime.

1.3. În cazul benzilor discontinue spațiul care separă elementele distinctive trebuie să fie cât mai scurt posibil și nu trebuie să depășească 50% din lungimea celui mai scurt element.

1.4. Partea inferioară a marcajelor reflectorizante trebuie să fie la o înălțime minimă deasupra solului de cel puțin 250 mm și o înălțime maximă de 1500 mm.

2. Marcaje și grafici distinctive (publicitare)

2.1. Marcajele și graficile distinctive reflectorizante nu trebuie să fie plasate decât în interiorul marcajelor periferice laterale, cu condiția ca ele să nu diminueze vizibilitatea marcajelor laterale sau a dispozitivelor obligatorii de iluminare și de semnalizare luminoasă. Marcajele și graficile distinctive trebuie să fie discrete.

2.2. Prin "discrete" se înțelege:

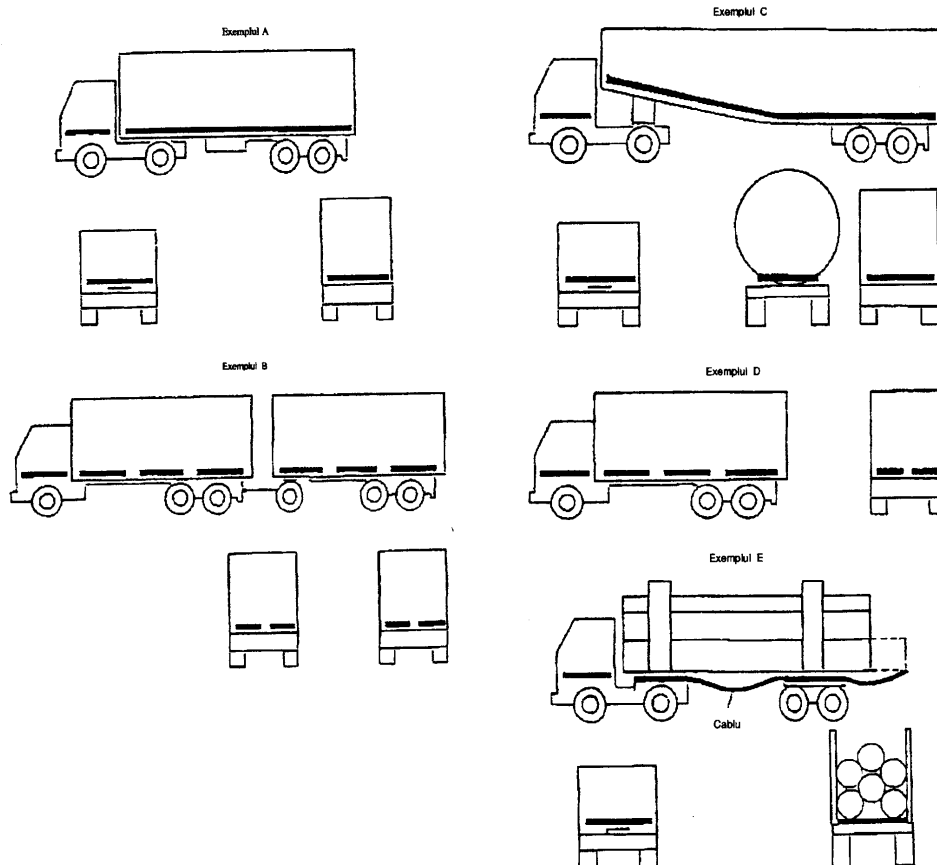
2.2.1. mai puțin de 15 litere / caractere;

2.2.2. înălțimea literelor / caracterelor cuprinsă între 300 mm și 1000 mm;

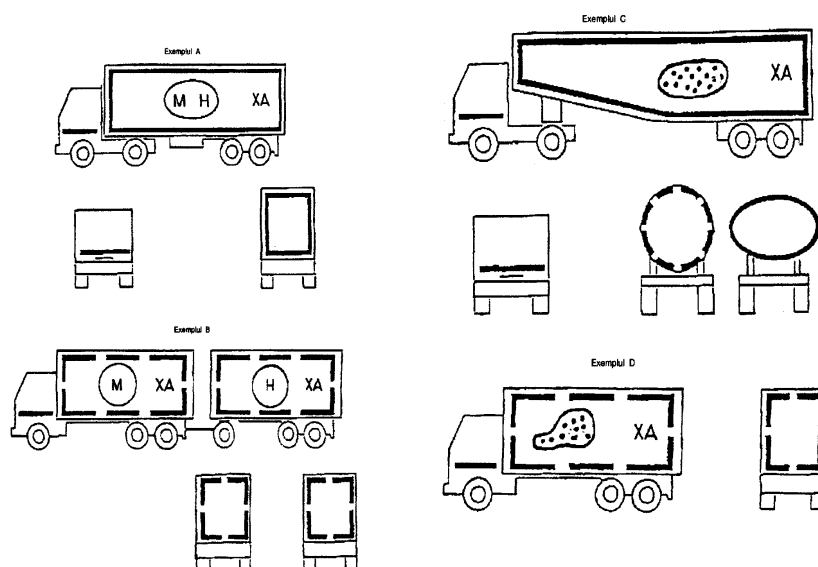
2.2.3. o suprafață reflectorizantă totală de cel mult 2,0 m²;

2.2.4. concizia mențiunilor, cum ar fi adresele și numerele de telefon

Exemple de marcaje reflectorizante constituite din benzi



Exemple de marcaje periferice reflectorizante (cuprinzând marcaje și grafici distincte)



ABROGATĂ