



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 188 (XXXII) — Nr. 41

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Marti, 21 ianuarie 2020

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
ACTE ALE PARLAMENTULUI ROMÂNIEI		
1.	— Decizie privind convocarea Camerei Deputaților și a Senatului în sesiune extraordinară.....	2
HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI		
34.	— Hotărâre pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Locuințe pentru tineri, destinate închirierii, județul Sibiu, municipiul Mediaș, str. Gheorghe Lazăr fn”	3
DECIZII ALE PRIM-MINISTRULUI		
72.	— Decizie privind numirea domnului Dragoș Cosmin Lucian Preda în funcția de secretar de stat la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor	4
73.	— Decizie pentru numirea domnului Gheorghe Păsat în funcția de secretar de stat în cadrul Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației	4
74.	— Decizie pentru modificarea anexei la Decizia prim-ministrului nr. 229/2013 privind stabilirea componenței Comisiei Naționale pentru Compensarea Imobilelor	4-5
75.	— Decizie privind constituirea Grupului de lucru interministerial în domeniul anti-doping.....	5
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE		
77.	— Ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor 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	6-16

ACTE ALE PARLAMENTULUI ROMÂNIEI**PARLAMENTUL ROMÂNIEI****CAMERA DEPUTAȚILOR****SENATUL****DECIZIE****privind convocarea Camerei Deputaților și a Senatului
în sesiune extraordinară**

Având în vedere solicitarea Președintelui României din data de 20 ianuarie 2020 privind convocarea Camerei Deputaților și Senatului în sesiune extraordinară, în temeiul dispozițiilor art. 65 alin. (2) și art. 66 alin. (2) și (3) din Constituția României, republicată,

președintele Camerei Deputaților și președintele Senatului emit prezenta decizie.

Articol unic. — (1) Camera Deputaților și Senatul se convoacă în sesiune extraordinară în perioada 27—31 ianuarie 2020 pentru derularea procedurii parlamentare de angajare a răspunderii Guvernului asupra proiectului de lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 115/2015 pentru alegerea autorităților administrației publice locale, pentru modificarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001, precum și pentru modificarea și completarea Legii nr. 393/2004 privind Statutul aleșilor locali, conform prevederilor art. 114 din Constituția României, republicată.

(2) Proiectul ordinii de zi și proiectul programului de lucru sunt cuprinse în anexa care face parte integrantă din prezenta decizie.

PREȘEDINTELE CAMEREI
DEPUTAȚILOR
ION-MARCEL CIOLACU

PREȘEDINTELE SENATULUI
TEODOR-VIOREL MELEȘCANU

București, 20 ianuarie 2020.
Nr. 1.

ANEXĂ

**SESIUNEA EXTRAORDINARĂ A CAMEREI DEPUTAȚILOR ȘI SENATULUI
27—31 ianuarie 2020****Proiectul ordinii de zi și proiectul programului de lucru pentru perioada 27—31 ianuarie 2020****I. Proiectul ordinii de zi**

1. Angajarea răspunderii Guvernului asupra proiectului de lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 115/2015 pentru alegerea autorităților administrației publice locale, pentru modificarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001, precum și pentru modificarea și completarea Legii nr. 393/2004 privind Statutul aleșilor locali

II. Proiectul programului de lucru

Miercuri, 29 ianuarie 2020

— ora 14,00 — ședința comună a Camerei Deputaților și Senatului

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI**GUVERNUL ROMÂNIEI****HOTĂRÂRE****pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții****„Locuințe pentru tineri, destinate închirierii, județul Sibiu, municipiul Mediaș, str. Gheorghe Lazăr fn”**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 42 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Locuințe pentru tineri, destinate închirierii, județul Sibiu, municipiul Mediaș, str. Gheorghe Lazăr fn”, realizat prin Agenția Națională pentru Locuințe, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — Finanțarea obiectivului de investiții prevăzut la art. 1 se face de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, în limita sumelor aprobate

anual cu această destinație, din bugetul local al unității administrativ-teritoriale municipiul Mediaș, precum și din alte surse de finanțare legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

Art. 3. — Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, prin Agenția Națională pentru Locuințe, răspunde de modul de utilizare a sumelor aprobate potrivit prevederilor prezentei hotărâri.

PRIM-MINISTRU
LUDOVIC ORBAN

Contrasemnează:

Ministrul lucrărilor publice, dezvoltării și administrației,
Ion Ștefan
p. Ministrul finanțelor publice,
Sebastian Ioan Burduja,
secretar de stat

București, 16 ianuarie 2020.
Nr. 34.

ANEXĂ

**CARACTERISTICILE PRINCIPALE ȘI INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI
ai obiectivului de investiții „Locuințe pentru tineri, destinate închirierii,
județul Sibiu, municipiul Mediaș, str. Gheorghe Lazăr fn”**

Titular: Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației

Beneficiar: Agenția Națională pentru Locuințe

Amplasament: județul Sibiu, municipiul Mediaș, str. Gheorghe Lazăr fn

Indicatorii tehnico-economici:

Valoarea totală a investiției, inclusiv TVA	mii lei	32.549
(în prețuri la data de 1.02.2019, 1 euro = 4,7348 lei)		
— finanțată de ANL	mii lei	27.995
— finanțată de autoritatea publică locală	mii lei	4.554
din care:		
• construcții-montaj	mii lei	25.936
— finanțată de ANL	mii lei	22.303
— finanțată de autoritatea publică locală	mii lei	3.633
Eșalonarea valorii totale de investiție:		
Anul I	<u>INV</u>	<u>mii lei</u> 16.275
	C + M	mii lei 12.968
Anul II	<u>INV</u>	<u>mii lei</u> 16.274
	C + M	mii lei 12.968
Capacități:		
• suprafață desfășurată	mp Ad	7.656
• unități locative	nr.	88
din care:		
1 cameră		24
2 camere		40
3 camere		24
Durata de execuție a investiției:	luni	20

Factori de risc

Obiectivul de investiție se va proteja antiseismic conform Normativului P100-1/2013, cu modificările și completările ulterioare.

Finanțarea investiției

Finanțarea obiectivului de investiții se face de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din bugetul local al unității administrativ-teritoriale municipiul Mediaș, precum și din alte surse de finanțare legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

DECIZII ALE PRIM-MINISTRULUI**GUVERNUL ROMÂNIEI****PRIM-MINISTRUL****DECIZIE****privind numirea domnului Dragoș Cosmin Lucian Preda
în funcția de secretar de stat la Ministerul Transporturilor,
Infrastructurii și Comunicațiilor**

În temeiul art. 29 și al art. 31 lit. d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu completările ulterioare,

prim-ministrul emite prezenta decizie.

Articol unic. — Începând cu data intrării în vigoare a prezentei decizii, domnul Dragoș Cosmin Lucian Preda se numește în funcția de secretar de stat la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.

PRIM-MINISTRU
LUDOVIC ORBAN

Contrasemnează:
Secretarul general al Guvernului,
Antonel Tănase

București, 21 ianuarie 2020.
Nr. 72.

GUVERNUL ROMÂNIEI**PRIM-MINISTRUL****DECIZIE****pentru numirea domnului Gheorghe Păsat
în funcția de secretar de stat în cadrul Ministerului Lucrărilor
Publice, Dezvoltării și Administrației**

În temeiul art. 29 și al art. 31 lit. d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

prim-ministrul emite prezenta decizie.

Articol unic. — Începând cu data intrării în vigoare a prezentei decizii, domnul Gheorghe Păsat se numește în funcția de secretar de stat în cadrul Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației.

PRIM-MINISTRU
LUDOVIC ORBAN

Contrasemnează:
Secretarul general al Guvernului,
Antonel Tănase

București, 21 ianuarie 2020.
Nr. 73.

GUVERNUL ROMÂNIEI**PRIM-MINISTRUL****DECIZIE****pentru modificarea anexei la Decizia prim-ministrului
nr. 229/2013 privind stabilirea componenței
Comisiei Naționale pentru Compensarea Imobilelor**

Având în vedere Adresa Autorității Naționale pentru Restituirea Proprietăților nr. 48/G.B. din 20 ianuarie 2020, înregistrată la Secretariatul General al Guvernului cu nr. 20/1.353/A.T. din 20 ianuarie 2020,

În temeiul art. 29 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, și al art. 19 lit. a) din Legea nr. 165/2013 privind măsurile pentru finalizarea procesului de restituire, în natură sau prin echivalent, a imobilelor preluate în mod abuziv în perioada regimului comunist în România, cu modificările și completările ulterioare,

prim-ministrul emite prezenta decizie.

Articol unic. — Punctul 10 din anexa „Componenta Comisiei Naționale pentru Compensarea Imobilelor” la Decizia prim-ministrului nr. 229/2013 privind stabilirea componenței Comisiei Naționale pentru Compensarea Imobilelor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 314 din 30 mai 2013, cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

„10. Lidia Barac — secretar de stat, Ministerul Justiției.”

PRIM-MINISTRU
LUDOVIC ORBAN

Contrasemnează:
Secretarul general al Guvernului,
Antonel Tănase

București, 21 ianuarie 2020.
Nr. 74.

GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIM-MINISTRUL

DECIZIE

privind constituirea Grupului de lucru interministerial în domeniul anti-doping

În temeiul art. 24 alin. (2) și art. 29 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

prim-ministrul emite prezenta decizie.

Art. 1. — Începând cu data intrării în vigoare a prezentei decizii se constituie Grupul de lucru interministerial în domeniul anti-doping, având ca scop o mai bună cooperare între autoritățile și instituțiile publice, în vederea prevenirii, depistării și combaterii dopajului în sport, denumit în continuare *Grupul de lucru*, organism interministerial, cu rol consultativ, fără personalitate juridică.

Art. 2. — (1) Grupul de lucru este format din reprezentanți la nivel de secretar de stat și personal de specialitate din cadrul instituțiilor prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta decizie, desemnați prin act administrativ al conducătorului instituției.

(2) Coordonarea Grupului de lucru este asigurată de către reprezentantul Ministerului Tineretului și Sportului.

(3) Secretariatul tehnic al Grupului de lucru este asigurat de către Ministerul Tineretului și Sportului.

(4) La ședințele Grupului de lucru pot participa, în calitate de invitați, reprezentanți ai altor instituții publice cu atribuții în domeniu.

Art. 3. — Grupul de lucru are următoarele obiective principale:

1. monitorizarea verificării de către instituțiile publice abilitate a modului în care toate structurile sportive naționale respectă

obligățiile prevăzute de Legea nr. 227/2006 privind prevenirea și combaterea dopajului în sport, republicată, cu modificările și completările ulterioare, pe baza datelor și informațiilor furnizate de instituțiile cu atribuții în domeniul combaterii fenomenului de dopaj în sport;

2. identificarea serviciilor medicale efectuate în unitățile sanitare din România care presupun realizarea tratamentelor medicale de terapie intravenoasă cu laser și a altor proceduri medicale interzise de Agenția Mondială Anti-Doping;

3. analiza rezultatelor investigațiilor efectuate la furnizorii de servicii medicale din România care oferă proceduri și tratamente medicale de terapie intravenoasă cu laser interzise de Agenția Mondială Anti-Doping;

4. formularea de propuneri pentru modificarea legislației specifice, în scopul valorificării și implementării rezultatelor activităților prevăzute la pct. 2.

Art. 4. — Grupul de lucru se reunește în ședințe ordinare lunare sau, ori de câte ori este necesar, în ședințe extraordinare.

Art. 5. — În cadrul primei ședințe a Grupului de lucru se aprobă regulamentul propriu de organizare și funcționare.

PRIM-MINISTRU
LUDOVIC ORBAN

Contrasemnează:
Secretarul general al Guvernului,
Antonel Tănase

București, 21 ianuarie 2020.
Nr. 75.

ANEXĂ

Componenta grupului de lucru interministerial pentru verificarea respectării obligațiilor legale în domeniul anti-doping

1. Ministerul Tineretului și Sportului
2. Ministerul Sănătății
3. Agenția Națională Anti-Doping

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

ORDIN

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

Având în vedere Referatul Direcției transport rutier nr. 687 din 9 ianuarie 2020, prin care se supune spre aprobare Ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor 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,

în conformitate cu prevederile art. III din Legea nr. 152/2019 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 21/2014 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, precum și pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 81/2000 privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România,

luând în considerare prevederile art. 5 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 68/2019 privind stabilirea unor măsuri la nivelul administrației publice centrale și pentru modificarea și completarea unor acte normative,

în temeiul prevederilor art. 57 alin. (1) și (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu completările ulterioare,

ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor emite următorul ordin:

Art. I. — Ordinul 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. 1.160 din 21 decembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 4, alineatul (4¹) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(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.”

2. În anexă, la articolul 3, alineatul (4¹) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(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.”

3. În anexă, la articolul 3, alineatul (4²) se abrogă.

4. În anexă, la articolul 3 alineatul (8), literele b) și c) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„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.”

5. În anexă, la articolul 5 alineatul (3) litera a), după punctul iii) se introduce un nou punct, punctul iv), cu următorul cuprins:

„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.”

6. În anexă, articolul 7 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 7. — (1) ITP la vehiculele agreeate 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.”

7. În anexă, la articolul 10 alineatul (2) punctul 1, litera a), litera a1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„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 rozelor 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.”

8. În anexă, la articolul 10 alineatul (2) punctul 1, litera a), punctul vii) de la litera a8) se abrogă.

9. În anexă, la articolul 10 alineatul (2) punctul 8, primul paragraf se modifică și va avea următorul cuprins:

„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, motocicletele cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri, precum și pentru mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu viteza maximă constructivă mai mare de 25 km/h.)”

10. În anexă, la articolul 10 alineatul (5), prima linie din tabel se modifică și va avea următorul cuprins:

„[art. 10 alin. (2) pct. 1 lit. a)]	Certificat de etalonare	Forță de frânare
Stand de frânare cu role corespunzător clasei I de ITP — pentru mopede cu 2 roți și motocicletele fără ataș		Cântărire (masă)”

11. În anexă, la articolul 16 alineatul (6) litera a), punctele iii) și iv) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„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 punctul de vedere al conținutului, îl semnează, îl ștampilează și îl înmânează persoanei ce a prezentat vehiculul la ITP;”

12. În anexă, la articolul 16, alineatul (8) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(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.”

13. La anexa nr. 1 la reglementări litera A, punctele 1.2.2, 1.4.2 și 8.1.1 se modifică și vor avea următorul cuprins:

„1.2.2.	Eficacitate (+E)	Încercare pe standul de frânare cu role (pentru mopede cu 2 roți și motocicletele fără ataș) sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare (pentru mopede cu 3 roți, motocicletele cu ataș, mototricicluri și cvadricicluri) Se acționează frâna gradual până la obținerea efortului maxim. A se vedea anexa nr. 11 la reglementări.	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 (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

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		X	
			Mai puțin de 50% din valoarea de mai sus (0,8 m/s ²)			X

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 Risc foarte mare de cădere		X	X"

14. La anexa nr. 2 la reglementări litera A, punctele 1.2.1, 1.2.2, 1.4.2 și 8.1.1 se modifică și vor avea următorul cuprins:

„1.2.1.	Performanță (+E)	<p>Inspecție pe standul de frânare cu role sau prin probe în parcurs folosind un decelerometru cu compensare și înregistrare</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>A se vedea anexa nr. 11 la reglementări.</p>	a) Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau mai multe roți Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți		X	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. Dezechilibrul forțelor de frânare de la roțile aceleiași punți este mai mare de 50%.		X		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)	<p>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</p>	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	
--------	------------------	---	---	--	---	--

		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.	Coefficient 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)			
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.	Coefficient 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
8.1.1.	Sistem de reducere a zgomotului	Evaluare subiectivă	a) Nivelul de zgomot depășește nivelul maxim permis de cerințe ¹). 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 Risc foarte mare de cădere		X	X"

15. La anexa nr. 2 la reglementări litera D punctul 1, litera c) și figura se abrogă.

16. La anexa nr. 2 la reglementări litera D punctul 2 primul paragraf, litera c) se abrogă.

17. La anexa nr. 2¹ la reglementări, punctele 1.2.2 și 1.3.2 se modifică și vor avea următorul cuprins:

„1.2.2	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 2,0 m/s ²			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"

18. **La anexa nr. 4 la reglementări și la anexa nr. 5 la reglementări, sintagma „Număr kilometri” se înlocuiește cu sintagma „Indicație odometru”.**

19. **La anexa nr. 7¹ la reglementări punctul 1, literele a) și b) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„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.”

20. **La anexa 7¹, după punctul 2 se introduce un nou punct, punctul 21, cu următorul cuprins:**

„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 un an în activitățile prevăzute la pct. 1 lit. b).”

21. **Anexa nr. 11 la reglementări se modifică și va avea cuprinsul prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.**

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.

Ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor,
Lucian Nicolae Bode

București, 16 ianuarie 2020.
Nr. 77.

ANEXĂ
(Anexa nr. 11 la reglementări)

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**

Categoría 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

Categoría 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 (fără ABS)	25 (cu ABS) 24 (fără ABS)	58	29
Autovehicule transport persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune (microbuze, autobuze) (M ₂ , M ₃)	70	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	45	22	după 01.01.2012			
				DMA	DP	DMA	DP
Autovehicule transport marfă cu MTMA peste 3.500 kg (N ₂ , N ₃)	70	43	21	45	22	50	25
Semiremorci*) (O ₂ , O ₃ și O ₄)	—	40	20	43	21	45	22
Remorci cu proțap (O ₁) — dacă este prevăzută	—	40	20	43	21	50	25
Remorci cu proțap (O ₂ , O ₃ și O ₄)	—	40	20	43	21	50	25

C. Tractoare

Categoría 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 semiremorci, coeficientul de frânare se calculează în raport cu greutatea măsurată pe punțile semiremorcii.

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

Categoria vehiculului	Efortul de acționare maxim admisibil la pedală (daN)	Coeficient de frânare (%) mai mic decât următoarele valori (vehicule înmatriculate sau fabricate în perioada)					
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	până la 30.09.1991		1.10.1991—31.12.2011		după 1.01.2012	
		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	până la 30.09.1991		1.10.1991—31.12.2011		după 1.01.2012	
		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	
		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 semiremorcii.

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)

Categorია vehiculului	Dezechilibrul (%) (Dez)	
	DMA	DP
Toate categoriile, cu excepția autovehiculelor din categoria L	30 < Dez ≤ 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;
- motocicletele cu ataș;
- mototricicluri;
- cvadricicluri;
- motocicluri 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

Categoria 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		
		până la 30.09.1991						1.10.1991—31.12.2011	
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		
		până la 31.12.2011		după 1.01.2012					
Autovehicule transport marfă cu MTMA până la 3.500 kg inclusiv (N ₁) cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă — legătură rigidă	70	DMa	DP	DMa		DP			
		4,5	2,2	5,0		2,5			
		până la 31.12.1988		1.01.1989—31.12.2011		după 1.01.2012			
Autovehicule transport marfă cu MTMA peste 3.500 kg (N ₂ , N ₃) cu tracțiune integrală permanentă nedecuplabilă — legătură rigidă	70	DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP		
		4,3	2,1	4,5	2,2	5,0	2,5		
		până la 31.12.1988		1.01.1989—31.12.2011		după 1.01.2012			
Autoremorchere, autospecializate și autospeciale	70	DMa	DP	DMa	DP	DMa	DP		
		4,3	2,1	4,5	2,2	5,0	2,5		

C. Tractoare

Categoria 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 viteza maximă constructivă mai mare de 25 km/h

Categoria vehiculului	Valoarea decelerației maxime măsurate (m/s ²) mai mică decât următoarele valori	
	DMa	DP
Mașini și utilaje autopropulsate pentru lucrări cu viteza 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	
D _{Ma}	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 conectorilor 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:

$$C_f = \frac{(F1s + F1d) \times E1 + (F2s + F2d) \times E2 + \dots + (Fns + Fnd) \times En}{G} \times 100(\%),$$

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*;

Ei — 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 cilindrul de frână, după caz, coeficientul de frânare se determină direct prin măsurarea forțelor de frânare ale vehiculului descărcat sau parțial încărcat utilizând ecuația următoare:

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

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:

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

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.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.73, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

