

HOTĂRĂREA Nr. 181
din 23.03.2022.

pentru aprobarea Regulamentului privind procedura de examinare pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, emiterea și valabilitatea permisului de conducere
Publicat: 08-04-2022 în Monitorul Oficial Nr. 98–105 art. 277

I. DISPOZIȚII GENERALE

5. Conducătorul unui vehicul condus pe drumurile publice trebuie să posede dreptul de conducere a vehiculului din categoria/subcategoria vehiculului condus.

Dreptul de a conduce un vehicul se confirmă prin permisul de conducere, în care este indicată categoria/subcategoria de vehicul pentru care se dispune dreptul de a conduce, sau prin înregistrarea acestui drept în Sistemul informațional automatizat "Registrul de stat al conducătorilor de vehicule".

6. ...

6) categoria B:

a) autovehicul al cărui număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de 8 locuri și a cărui masă maximă autorizată nu depășește 3500 kg;

b) ansamblu format dintr-un autovehicul trăgător din categoria B și o remorcă a cărei masă maximă autorizată nu depășește 750 kg;

c) ansamblu de vehicule format dintr-un vehicul trăgător din categoria B și o remorcă a cărei masă maximă autorizată este mai mare de 750 kg, dar nu mai mare decât masa proprie a autovehiculului trăgător, iar masa maximă autorizată a întregului ansamblu nu depășește 3500 kg;

7) categoria BE – ansamblu de vehicule format dintr-un vehicul trăgător din categoria B și o remorcă a cărei masă maximă autorizată este mai mare de 750 kg, iar masa maximă autorizată a întregului ansamblu depășește 3500 kg;

8) subcategoria C1:

a) autovehicul, altul decât cel din subcategoria D1 sau categoria D, cu masa maximă autorizată ce depășește 3500 kg, dar nu mai mare de 7500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8, în afara locului conducătorului;

b) ansamblu format dintr-un autovehicul trăgător din subcategoria C1 și o remorcă a cărei masă maximă autorizată nu depășește 750 kg;

9) subcategoria C1E – ansamblu de vehicule format dintr-un vehicul trăgător din subcategoria C1 și o remorcă a cărei masă maximă autorizată este mai mare de 750 kg, cu condiția ca masa maximă autorizată a ansamblului să nu depășească 12000 kg, iar masa maximă autorizată a remorcii să nu depășească masa proprie a vehiculului trăgător;

10) categoria C:

a) autovehicul, cu excepția celor din subcategoria D1 sau categoria D, cu masa maximă autorizată mai mare de 3500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8, în afara locului conducătorului;

b) ansamblu format dintr-un autovehicul trăgător din categoria C și o remorcă a cărei masă maximă autorizată nu depășește 750 kg;

11) categoria CE – ansamblu de vehicule format dintr-un vehicul trăgător din categoria C și o remorcă a cărei masă maximă autorizată depășește 750 kg;

12) subcategoria D1:

a) autovehicul destinat transportului de persoane, având mai mult de 8, dar nu mai mult de 16 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, și a cărui lungime maximă nu depășește 8 m;

b) ansamblu format dintr-un autovehicul trăgător din subcategoria D1 și o remorcă a cărei masă maximă autorizată nu depășește 750 kg;

13) subcategoria D1E – ansamblu de vehicule format dintr-un vehicul trăgător din subcategoria D1 și o remorcă a cărei masă maximă autorizată este mai mare de 750 kg, cu condiția ca masa maximă autorizată a ansamblului să nu depășească 12 000 kg, iar masa maximă autorizată a remorcii să nu depășească masa proprie a vehiculului trăgător;

14) categoria D:

a) autovehicul destinat transportului de persoane, având mai mult de 8 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului;

b) ansamblu format dintr-un autovehicul trăgător din categoria D și o remorcă a cărei masă maximă autorizată nu depășește 750 kg;

15) categoria DE – ansamblu de vehicule format dintr-un vehicul trăgător din categoria D și o remorcă a cărei masă maximă autorizată este mai mare de 750 kg;

...

III. EXAMENUL PENTRU OBTINEREA DREPTULUI DE A CONDUCE VEhicULE

19. Persoana care solicită examinarea pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule sau a unor noi categorii/subcategorii și/sau documentarea cu permis de conducere trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

1) să corespundă vârstei:

a) de 16 ani – pentru subcategoriile AM, A1 și B1;

b) de 18 ani – pentru categoriile B, BE, H și subcategoriile A2, C1, C1E;

c) de 20 de ani:

- pentru categoria A, în cazul în care persoana face dovada conducerii pe o perioadă de cel puțin 2 ani pe un motociclet din subcategoria A2;

- pentru conducerea tricicluului cu o putere ce depășește 15 kW;

d) de 21 de ani – pentru categoriile C, CE, F, I și subcategoriile D1, D1E;

e) de 24 de ani – pentru categoriile A, D și DE;

ПОСТАНОВЛЕНИЯ № 181
от 23.03.2022.

об утверждении Положения о процедуре проведения экзамена для получения права на управление транспортными средствами, о порядке выдачи и сроке действия водительского удостоверения
Опубликован : 08-04-2022 в Monitorul Oficial № 98–105 статья № 277

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5. Водитель транспортного средства, управляемого на автомобильных дорогах общего пользования, должен обладать правом на управление транспортным средством категории/подкатегории управляемого транспортного средства.

Право на управление транспортным средством подтверждается водительским удостоверением, в котором указана категория/подкатегория транспортного средства, в отношении которого применяется право управления, либо путём регистрации этого права в Автоматизированной информационной системе «Государственный регистр водителей транспортных средств».

6. ...

6) категория B:

a) автомобили, количество сидячих мест в которых, помимо сиденья водителя, не превышает 8 и разрешённая максимальная масса которых не превышает 3500 кг;

b) состав, состоящий из буксирующего транспортного средства категории B и прицепа, разрешённая максимальная масса которого не превышает 750 кг;

c) состав транспортных средств, состоящий из буксирующего транспортного средства категории B и прицепа, разрешённая максимальная масса которого превышает 750 кг, но не больше собственного веса буксирующего автомобиля, а общая разрешённая максимальная масса всего состава не превышает 3500 кг;

7) категория BE – состав транспортных средств, состоящий из буксирующего транспортного средства категории B и прицепа, разрешённая максимальная масса которого превышает 750 кг, а общая разрешённая максимальная масса состава превышает 3500 кг;

8) подкатегория C1:

a) автотранспортное средство, иное чем входящее в подкатегорию D1 или категорию D, разрешённая максимальная масса которого превышает 3500 кг, но не более 7500 кг, с количеством сидячих мест, помимо сиденья водителя, не более 8;

b) состав, состоящий из буксирующего транспортного средства подкатегории C1 и прицепа, разрешённая максимальная масса которого не превышает 750 кг;

9) подкатегория C1E – состав транспортных средств, состоящий из буксирующего транспортного средства подкатегории C1 и прицепа, разрешённая максимальная масса которого превышает 750 кг, при условии что общая разрешённая максимальная масса состава не превышает 12000 кг, а разрешённая максимальная масса прицепа не превышает собственный вес буксирующего автомобиля;

10) категория C:

a) автотранспортное средство, иное чем подкатегории D1 или категории D, разрешённая максимальная масса которого более 3500 кг, с количеством сидячих мест, помимо сиденья водителя, не более 8;

b) состав транспортных средств, состоящий из буксирующего транспортного средства категории C и прицепа, разрешённая максимальная масса которого не превышает 750 кг;

11) категория CE – состав транспортных средств, состоящий из буксирующего транспортного средства категории C и прицепа, разрешённая максимальная масса которого превышает 750 кг;

12) подкатегория D1:

a) автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров, с количеством сидячих мест, помимо сиденья водителя, более 8, но не более 16, максимальная длина которого не превышает 8 м;

b) состав транспортных средств, состоящий из буксирующего транспортного средства подкатегории D1 и прицепа, разрешённая максимальная масса которого не превышает 750 кг;

13) подкатегория D1E – состав транспортных средств, состоящий из буксирующего транспортного средства подкатегории D1 и прицепа, разрешённая максимальная масса которого превышает 750 кг, при условии что разрешённая максимальная масса состава не превышает 12000 кг, а разрешённая максимальная масса прицепа не превышает собственный вес буксирующего автомобиля;

14) категория D:

a) автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров с количеством сидячих мест, помимо сиденья водителя, более 8;

b) состав, состоящий из буксирующего автотранспортного средства категории D1 и прицепа, разрешённая максимальная масса которого не превышает 750 кг;

15) категория DE – состав транспортных средств, состоящий из буксирующего транспортного средства категории D и прицепа, разрешённая максимальная масса которого превышает 750 кг;

...

III. ЭКЗАМЕН ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ПРАВА НА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

19. Лицо, ходатайствующее о допуске к экзамену для получения права на управление транспортными средствами или их новыми категориями/подкатегориями и/или о документировании водительским удостоверением, должно отвечать следующим требованиям:

1) соответствовать возрасту:

a) 16 лет – для подкатегорий AM, A1 и B1;

b) 18 лет – для категорий B, BE, H и подкатегорий A2, C1, C1E;

c) 20 лет:

- для категории A – в случае, когда лицо представляет доказательства управления в течение не менее 2 лет мотоциклом из подкатегории A2;

- для управления трициклом, мощность которого превышает 15 кВт;

d) 21 год – для категорий C, CE, F, I и подкатегорий D1, D1E;

e) 24 года – для категорий A, D и DE;

V. EMITEREA ȘI VALABILITATEA PERMISULUI DE CONDUCERE. ECHIVALENȚE ÎNTE CATEGORII/SUBCATEGORII

43. Obținerea dreptului de a conduce vehicule și eliberarea permisului de conducere urmează să întrunească următoarele condiții de echivalențe între categorii/subcategorii:

1) permisul de conducere valabil pentru o categorie conferă dreptul de a conduce și vehicule din subcategoria pe care aceasta o include, cu înscrierea acesteia în permis;

2) dreptul de a conduce autovehicule din categoria/subcategoria C1 și C poate fi obținut numai în cazul în care persoana deține dreptul de a conduce vehicule din categoria B;

3) dreptul de a conduce vehicule din subcategoria D1 poate fi obținut numai în cazul în care persoana deține permis de conducere pentru categoria B de cel puțin 24 de luni, iar dreptul de a conduce autovehicule din categoria D poate fi obținut numai în cazul în care persoana deține de cel puțin 24 de luni permis de conducere pentru subcategoria D1 sau de cel puțin 24 de luni permis de conducere pentru categoria C;

4) dreptul de a conduce vehicule din categoriile/subcategoriile BE, C1E, CE, D1E și DE poate fi obținut numai în cazul în care persoana deține permis de conducere pentru categoriile/subcategoriile B, C1, C, D1 și, respectiv, D;

5) persoana care posedă permis de conducere valabil pentru categoria CE sau DE sau subcategoria C1E sau D1E poate conduce ansamblul de vehicule din categoria BE, dacă titularul acestuia posedă categoria B, cu înscrierea categoriei BE în permis;

6) persoana care posedă permis de conducere valabil pentru categoria CE sau subcategoria C1E poate obține și dreptul de a conduce ansamblul de vehicule din categoria DE sau subcategoria D1E, dacă titularul acestuia posedă categoria D sau subcategoria D1;

7) permisul de conducere valabil pentru categoriile CE și DE este valabil și pentru ansamblul de vehicule din subcategoriile C1E și D1E;

Extras din

LEGEA Nr. 131-XVI
privind siguranța traficului rutier

Publicată: 20.07.2007 în Monitorul Oficial Nr. 103-106 art Nr. 443
Republicat: Monitorul Oficial al R. Moldova Nr. 11-21/6 din 23.01.2015

Articolul 40. Organizarea activității de inspecție tehnică periodică

(1) Inspecția tehnică periodică se efectuează în cadrul stațiilor de inspecție tehnică specializate și autorizate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în condițiile prezentei legi.

(2) Stațiile autorizate să desfășoare activitate de inspecție tehnică periodică nu au dreptul să ceseze această activitate.

(3) În activitatea stațiilor de inspecție tehnică este admisă utilizarea doar a aparaturilor de măsurare verificate metrologic, precum și a utilajului special prevăzut de reglementările tehnice și metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică.

(4) La activitatea de inspecție tehnică periodică este admis doar personalul pregătit și atestat profesional în cadrul unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier.

(5) Periodicitatea efectuării inspecției tehnice periodice pentru autovehiculele înmatriculate în Republica Moldova este următoarea:

a) o dată la 6 luni – pentru autovehiculele antrenate la transportul călătorilor în folos public și cele implicate în transportarea mărfurilor periculoase;

b) o dată pe an – pentru alte tipuri de autovehicule.

(6) Datele cu referință la vehiculele supuse inspecției tehnice periodice se generalizează zilnic, cu transmiterea ulterioară a acestora, în formă electronică, către Registrul de stat al transporturilor și la Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

(7) Modelul raportului de inspecție tehnică periodică, precum și cel al ecusonului responsabil eliberat vehiculelor inspectate sunt stabilite de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Extras din

DIRECTIVA
Nr. 2002/15/CE
A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI EUROPEI
din 11 martie 2002

Privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier

Articolul 4 (e)

a) timpul de conducere zilnic nu trebuie să depășească nouă ore. Cu toate acestea, timpul de conducere zilnic se poate extinde la 10 ore, nu mai mult de două ori pe săptămână.

b) timpul de conducere săptămânal nu trebuie să depășească 56 ore. Timpul de conducere pe parcursul a oricăror două săptămâni consecutive nu va depăși 90 ore.

V. ВЫДАЧА И СРОК ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ. СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ КАТЕГОРИЯМИ/ПОДКАТЕГОРИЯМИ

43. Получение права на управление транспортными средствами и выдача водительского удостоверения должны отвечать следующим условиям соответствия между категориями/подкатегориями:

1) водительское удостоверение, действительное для определенной категории, даёт право и на управление транспортными средствами подкатегорий, входящих в данную категорию, с внесением ее в водительское удостоверение;

2) право на управление транспортными средствами категории/подкатегории C1 и C может быть получено только при наличии у лица права на управление транспортными средствами категории B;

3) право на управление транспортными средствами подкатегории D1 может быть получено только при наличии у лица водительского удостоверения категории B в течение не менее 24 месяцев, а право на управление транспортными средствами категории D может быть получено только при наличии у лица водительского удостоверения подкатегории D1 в течение не менее 24 месяцев или водительского удостоверения категории C в течение не менее 24 месяцев;

4) право на управление транспортными средствами категорий/подкатегорий BE, C1E, CE, D1E и DE может быть получено только при наличии у лица водительского удостоверения категорий/подкатегорий B, C1, C, D1 и D соответственно;

5) лицо, имеющее водительское удостоверение, действительное для категорий CE или DE или для подкатегорий C1E или D1E, может управлять составом транспортных средств категории BE, если владелец удостоверения имеет категорию B, с внесением категории BE в водительское удостоверение;

6) лицо, имеющее водительское удостоверение, действительное для категории CE или подкатегории C1E, может также получить право на управление составом транспортных средств категории DE или подкатегории D1E, если его владелец имеет категорию D или подкатегорию D1;

7) водительское удостоверение, действительное для категорий CE и DE, действительно также для состава транспортных средств подкатегорий C1E и D1E;

Извлечение из

ЗАКОНА № 131-XVI
о безопасности дорожного движения

Опубликован: 20.07.2007 в Monitorul Oficial № 103-106 статья № 443
Перепубликован: Monitorul Oficial al R. Moldova № 11-21/6 от 23.01.2015

Статья 40. Организация деятельности по периодической технической инспекции

(1) Периодический технический осмотр осуществляется в соответствии с настоящим законом в условиях авторизованных Министерством инфраструктуры и регионального развития специализированных станций технического осмотра.

(2) Станции, авторизованные осуществлять периодическую техническую инспекцию, не вправе передоверять данную деятельность кому бы то ни было.

(3) При осуществлении своей деятельности станции технической инспекции вправе использовать только прошедшие метрологическую поверку измерительные приборы, а также специальное оборудование, предусмотренное техническими регламентами и методологией предоставления услуг по периодической технической инспекции.

(4) К деятельности по периодической технической инспекции допускается только персонал, подготовленный и профессионально аттестованный в учреждениях по подготовке кадров в области дорожного транспорта.

(5) Зарегистрированные в Республике Молдова автотранспортные средства подлежат периодической технической инспекции в следующем порядке:

a) один раз в шесть месяцев – автотранспортные средства, используемые в качестве общественного транспорта для перевозки пассажиров, а также автотранспортные средства, используемые для перевозки опасных грузов;

b) один раз в год – другие виды автотранспортных средств.

(6) Данные о транспортных средствах, представленных к периодическому техническому осмотру, подлежат ежедневному обобщению с их последующей передачей в электронном виде в Государственный регистр транспорта и Министерству инфраструктуры и регионального развития.

(7) Образцы отчета о периодическом техническом осмотре и соответствующего талона, выдаваемого на освидетельствованные транспортные средства, устанавливаются Министерством инфраструктуры и регионального развития.

Извлечение из

ДИРЕКТИВЫ
№ 2002/15/EC
ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ЕВРОПЫ
от 11 марта 2002 года

Об организации рабочего времени членов экипажей автотранспортных средств

Статья 4 (e)

a) ежедневное время нахождения за рулём не должно превышать девять часов. Однако ежедневное время нахождения за рулём может быть увеличено до 10 часов, не более двух раз в неделю.

b) еженедельное время нахождения за рулём не должно превышать 56 часов. Время нахождения за рулём в течение двух последовательных недель не должно превышать 90 часов.

C1 / C

1. [3] **Masă maximă autorizată** – masa totală a vehiculului echipat, inclusiv încărcătura, șoferul și pasagerii, indicată de către întreprinderea producătoare ca maxim admisibilă. P. 7.

2. [2] **Remorcă ușoară** – remorca a cărei masă maximă autorizată nu depășește 750 kg. P. 7.

3. [3] **Tahograf** – aparatul de control montat în autovehicul pentru înregistrarea parcursului, vitezei de deplasare și timpului de lucru al echipajului. P. 7.

4. [3] **Vehicul aflat în traficul internațional** – vehiculul care se află temporar pe teritoriul unei țări, nefiind înmatriculat în această țară și care aparține unei persoane fizice sau juridice având domiciliul sau reședința în alt stat. P. 7.

5. [2] Pentru garantarea siguranței, în cazul în care se execută intervenții la vehiculul oprit pe platforma drumului, Regulamentul prescrie conducătorului punerea în funcțiune a avertizorului de avarie și îmbrăcarea vestei de protecție reflectorizantă. Astfel, la demontarea roții în primul rând, conducătorul trebuie să pună în funcțiune avertizorul de avarie, să îmbrace vesta, apoi, prin instalarea penelor, pentru asigurarea staționării să imobilizeze în mod sigur vehiculul, să instaleze cricul, să deșurubeze parțial piulițele, să suspende roata, să deșurubeze complet piulițele și să demonteze roata. P. 11 d), P. 37 1) b).

6. [4] Manevrând pe teritoriul șantierului, între roțile jumelate ale camionului se pot înfunda corpuri străine (cărămidă, pietre, sfărâmături de beton etc.), care, în timpul deplasării pe drum cu viteză înaltă, pot fi aruncate cu putere și, prin aceasta, poate fi vătămată sănătatea participanților la trafic sau cauzat prejudiciu material. În plus, pentru a nu murdări partea carosabilă, conducătorul trebuie să curățe roțile și caroseria vehiculului de noroi și de rămășițele materialelor de construcție. P. 14 e).

7. [3] Indicatorul 5.17 "Cântar autovehicule" informează despre prezența cântarului de autovehicule pentru controlul masei reale a camioanelor de mare tonaj, în scopul evitării deteriorărilor îmbrăcămintei drumului. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (V. INDICATOARE DE INFORMARE ȘI ORIENTARE, 5.17).**

8. [2] Indicatorul 5.59.1 "Schemă de ocolire" indică direcția de ocolire a sectorului de drum, înainte căruia este instalat indicatorul de interzicere 3.14 "Masă limitată", pentru autovehiculele masă reală a căror este mai mare decât cea menționată pe indicator. În partea inferioară a indicatorului se indică distanța de la locul instalării acestuia până la intersecție sau începutul benzii de decelerare. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.14, V. INDICATOARE DE INFORMARE ȘI ORIENTARE, 5.59.1).**

9. [3] Indicatorul 5.48.1 "Parcare" cu panoul adițional 6.8.1 "Modul de amplasare a vehiculului în staționare", care este instalat nemijlocit sub indicator – semnalizează parcare terestră în care se permite staționarea pe partea din dreapta a părții carosabile paralel cu marginea ei tuturor vehiculelor, inclusiv camioanelor cu masa maximă autorizată ce depășește 3500 kg. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (V. INDICATOARE DE INFORMARE ȘI ORIENTARE, 5.48.1, VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPPLEMENTARĂ /PANOURI ADIȚIONALE/, 6.8.1, Particularități de utilizare a panourilor adiționale).**

10. [3] Indicatorul 3.8 "Circulație interzisă vehiculelor care transportă substanțe explozive sau ușor inflamabile" interzice circulația doar vehiculelor care transportă substanțe explozive sau ușor inflamabile. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.8).**

11. [1] Indicatorul 3.9 "Circulație interzisă vehiculelor care transportă încărcături periculoase", interzice circulația doar vehiculelor care transportă încărcături periculoase. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.9).**

12. [4] Indicatorul 5.4 "Drum pentru automobile" informează că acest drum este destinat numai circulației automobilelor, autobuzelor și motocicletelor, respectiv și autocamioanelor indiferent de masa maximă autorizată a acestora. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.2, 3.3, 3.4, V. INDICATOARE DE INFORMARE ȘI ORIENTARE, 5.4).**

13. [2] Indicatorul 3.16 "Înălțime limitată", interzice circulația vehiculelor a căror înălțime de la suprafața părții carosabile (cu sau fără încărcătură) este mai mare decât cea menționată pe indicator. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.16).**

14. [3] Acțiunea indicatorului 3.4 "Circulație interzisă autocamioanelor" nu se extinde asupra camioanelor destinate transportului de persoane. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.4, Particularități de utilizare a indicatoarelor de interzicere și restricție, alineatul 6).**

15. [2] Indicatorul 3.14 "Masă limitată" interzice circulația autovehiculelor și ansamblurilor de vehicule doar atunci când masa reală a acestora este mai mare decât cea menționată pe indicator. Indicatorul 3.4 "Circulație interzisă autocamioanelor" interzice circulația autocamioanelor și ansamblurilor de vehicule a căror masa maximă autorizată depășește pe cea indicată pe indicator, precum și mașinilor autopropulsate. Astfel, în cazul dat, circulația autocamioanelor și ansamblurilor de vehicule, a căror masă maximă autorizată este de 8000 kg, iar masa reală 7000 kg interzice doar indicatorul 3.4. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.4, 3.14).**

16. [2] Indicatorul 3.15 "Masă limitată pe axă", interzice circulația vehiculelor a căror masă pe oricare dintre axe o depășește pe cea menționată pe indicator. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.15).**

17. [4] Panourile adiționale 6.8.1 "Modul de amplasare a vehiculului în staționare" și 6.6.2 "Tipul de vehicul", în cazul în care însoțesc indicatoarele din alte grupe își extind acțiunea acestor indicatoare asupra camioanelor cu masa maximă autorizată mai mare de 3500 kg. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPPLEMENTARĂ /PANOURI ADIȚIONALE/, 6.6.1, 6.6.2, 6.8.1, Particularități de utilizare a panourilor adiționale).**

18. [3] Indicatorul 3.17 "Lățime limitată", interzice circulația vehiculelor a căror lățime (cu

C1 / C

1. [3] **Разрешённая максимальная масса** – общая масса снаряжённого транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами, установленная предприятием-изготовителем в качестве максимально допустимой. П. 7.

2. [2] **Лёгкий прицеп** – прицеп, разрешённая максимальная масса которого не превышает 750 кг. П. 7.

3. [3] **Тахограф** – контрольное устройство, установленное на транспортном средстве, служащее для регистрации пройденного пути, скорости движения и времени работы водителя. П. 7.

4. [3] **Транспортное средство в международном движении** – транспортное средство, временно находящееся на территории какой-либо страны, не зарегистрированное в этой стране и принадлежащее физическому или юридическому лицу другого государства. П. 7.

5. [2] Для обеспечения безопасности при осуществлении работ на транспортном средстве, после его останова в пределах дорожного полотна, Правила обязывают водителя включить аварийную сигнализацию и надеть предохранительный световозвращающий жилет. Таким образом, при демонтаже колеса, водитель должен сначала включить аварийную сигнализацию, надеть жилет, затем надёжно обеспечить неподвижность транспортного средства, установив противооткатные упоры, установить домкрат, незначительно отвернуть гайки, вывесить колесо, полностью отвернуть гайки и демонтировать колесо. П. 11 d), П. 37 1) b).

6. [4] При маневрировании транспортного средства на строительной площадке, между сдвоенными шинами могут быть зажаты инородные предметы (кирпичи, камни, куски бетона и т. п.), которые при движении по дороге на большой скорости, могут быть с силой выдавлены и могут причинить вред здоровью участникам дорожного движения или нанести материальный ущерб. Кроме того, водитель должен очистить колёса и кузов транспортного средства от грязи и остатков строительных материалов, чтобы не загрязнять проезжую часть. П. 14 e).

7. [3] Знак 5.17 «Автомобильные весы» информирует о наличии автомобильных весов для проверки фактической массы большегрузных автомобилей с целью предупреждения повреждений дорожного покрытия. **Пояснительная записка к приложению № 3 (V. ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, 5.17).**

8. [2] Знак 5.59.1 «Схема объезда» указывает направление объезда участка дороги, перед которым установлен запрещающий знак 3.14 «Ограничение массы», для транспортных средств, фактическая масса которых больше указанной на знаке. В нижней части знака указано расстояние от места его установки до перекрёстка или начала полосы торможения. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.14, V. ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, 5.59.1).**

9. [3] Знак 5.48.1 «Парковка» с табличкой 6.8.1 «Способ постановки транспортного средства на стоянку», которая размещается непосредственно под знаком – обозначает наземную парковку, на которой разрешается стоянка всем транспортным средствам, в том числе грузовым автомобилям с разрешённой максимальной массой более 3500 кг, на проезжей части вдоль тротуара с правой стороны. **Пояснительная записка к приложению № 3 (V. ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, 5.48.1, VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ /ТАБЛИЧКИ/, 6.8.1, Особенности применения дополнительных табличек).**

10. [3] Знак 3.8 «Движение транспортных средств перевозящих взрывчатые и легковоспламеняющиеся грузы запрещено» запрещает движение только транспортных средств, которые перевозят взрывчатые и легковоспламеняющиеся грузы. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.8).**

11. [1] Знак 3.9 «Движение транспортных средств перевозящих опасные грузы запрещено» запрещает движение только транспортных средств, которые перевозят опасные грузы. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.9).**

12. [4] Знак 5.4 «Дорога для автомобилей» информирует о том, что данная дорога предназначена для движения только автомобилей, автобусов и мотоциклов, в том числе и грузовых автомобилей независимо от их разрешённой максимальной массы. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.2, 3.3, 3.4, V. ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, 5.4).**

13. [2] Знак 3.16 «Ограничение высоты» запрещает движение транспортных средств, габаритная высота которых от поверхности проезжей части (с грузом или без груза), больше указанной на знаке. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.16).**

14. [3] Действие знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» не распространяется на грузовые автомобили, предназначенные для перевозки людей. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.4, Особенности применения запрещающих и ограничивающих знаков, абзац 6).**

15. [2] Знак 3.14 «Ограничение массы» запрещает движение транспортных средств и составов транспортных средств, фактическая масса которых больше указанной на знаке. Знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» запрещает движение грузовых автомобилей и составов транспортных средств, разрешённая максимальная масса которых больше указанной на знаке, а также самоходных машин. Следовательно, в данном случае, движение грузовых автомобилей и составов транспортных средств, с разрешённой максимальной массой 8000 кг, при фактической массе 7000 кг запрещает только знак 3.4. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.4, 3.14).**

16. [2] Знак 3.15 «Ограничение массы приходящейся на ось» запрещает движение транспортных средств, у которых фактическая масса, приходящаяся на какую-либо ось больше указанной на знаке. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.15).**

17. [4] Дополнительные таблички 6.8.1 «Способ постановки транспортного средства на стоянку» и 6.6.2 «Вид транспортного средства», при их размещении под знаками из других групп, распространяют действие этих знаков на грузовые автомобили с разрешённой максимальной массой более 3500 кг. **Пояснительная записка к приложению № 3 (VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ /ТАБЛИЧКИ/, 6.6.1, 6.6.2, 6.8.1, Особенности применения дополнительных табличек).**

18. [3] Знак 3.17 «Ограничение ширины» запрещает движение транспортных средств, габаритная

lui și a motocicletei. P. 68 3) b), **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.31, Particularități de utilizare a indicatoarelor de interzicere și restricție, alineatul 11, VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPLIMENTARĂ /PANOURI ADIȚIONALE/, 6.4.2, Particularități de utilizare a panourilor adiționale).**

31. [4] Acțiunea indicatorului 3.4 "Circulație interzisă autocamioanelor" nu se extinde asupra camioanelor care au pe suprafețele laterale ale caroseriei simbolul "Poșta Moldovei", aplicat în locul dungii albe înclinată. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.4, Particularități de utilizare a indicatoarelor de interzicere și restricție, alineatul 6).**

32. [3] În situația din imagine, deoarece masa maximă a camionului ce-l conduceți depășește 3500 kg, veți ceda trecerea tuturor vehiculelor care vin din sens opus. Despre aceasta vă informează panoul 6.6.2 "Tipul de vehicul", care însoțește indicatorul 2.5 "Prioritate pentru circulația din sens opus". **Nota explicativă la anexa nr. 3 (II. INDICATOARE DE PRIORITATE, 2.5, VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPLIMENTARĂ /PANOURI ADIȚIONALE/, 6.6.2, 6.6.4).**

33. [1] Indicatorul 4.1.1 "Direcție obligatorie de deplasare" (înainte) însoțit de panoul adițional 6.13 "Restricție la masa maximă autorizată" sunt instalate înaintea intersecției. Indicatorul 4.1.1 obligă deplasarea doar înainte însă, panoul 6.13 precizează că acțiunea acestuia se referă numai la vehiculele cu masa maximă autorizată mai mare decât cea indicată pe panou. Astfel, în așa situație, conducătorului autocamionului la care masa maximă autorizată constituie 20000 kg îi este permisă deplasarea doar înainte. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (IV. INDICATOARE DE SENS OBLIGATORIU, 4.1.1, alineatul 5, VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPLIMENTARĂ /PANOURI ADIȚIONALE/, 6.13).**

34. [4] Conducătorul autocamionului a cărui masă maximă autorizată depășește 3500 kg la deplasarea pe timp de zi, trebuie să pună în funcțiune lumina de întâlnire sau lumina de deplasare pe timp de zi, în cazul în care acesta efectuează remorcarea autovehiculului rămas în pană, precum și atunci când acesta efectuează transportarea încărcăturilor periculoase, cu masa depășită sau gabaritul depășit. P. 34 3) f), g).

35. [4] Prin Regulament se stabilește că pe drumurile cu trei sau mai multe benzi pe sens autocamioanele a căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg pot ocupa banda din stânga numai pentru a vira la stânga sau a întoarce. P. 43 3), c).

36. [1] Pe drumurile cu trei sau mai multe benzi pe sens autocamioanele a căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg, pot ocupa banda din stânga numai pentru a vira la stânga sau a întoarce. Deplasarea în direcția indicată de săgeată, în situația din imagine, nu se permite. P. 43 3) c).

37. [3] Indicatorul 5.37.2 "Direcțiile de deplasare pe benzi", determină numărul benzilor și direcțiile permise pentru deplasare prin intersecție pe fiecare dintre acestea. Autoturismele galbene și roșu se pot deplasa pe direcțiile determinate de indicator și/sau marcaj. Însă camionul, a cărui masă maximă autorizată depășește 3500 kg, poate efectua doar manevra de virare la stânga sau întoarcere, deoarece acesta a ocupat banda din stânga pe drumul cu patru benzi pe sens. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (V. INDICATOARE DE INFORMARE ȘI ORIENTARE, 5.37.2, P. 43 3) c).**

38. [3] Pe drumurile cu trei sau mai multe benzi pe sens autocamioanele a căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg pot ocupa banda din stânga doar în cazul preselectării acestei benzi pentru virare la stânga sau întoarcere. P. 43 3) c).

39. [3] Indicatorul 5.65 "Intrare în localitate" semnalizează intrarea în localitatea, în care pe drumul în cauză nu intră în vigoare regulile ce determină circulația prin localități, dar prin aplicarea pe fundalul lui a indicatorului 3.27 de semnificație corespunzătoare se impune pe acest drum o limită de viteză maximă. Prin urmare, prin această localitate, aflându-vă la volanul unui camion cu masa maximă autorizată ce depășește 3500 kg, pe drumul în cauză aveți dreptul de a vă deplasa cu o viteză ce nu depășește 70 km/h. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (V. INDICATOARE DE INFORMARE ȘI ORIENTARE, 5.65, P. 47 2) c), d)).**

40. [4] Prin Regulament se stabilește că transportarea persoanelor în caroseria camionului, indiferent de numărul acestora, este permisă doar cu o viteză ce nu depășește 60 km/h. P. 48 2).

41. [3] Prin Regulament se stabilește că, în cazul transportării persoanelor în caroseria camionului, pe drumurile din afara localităților, viteza maximă de deplasare nu trebuie să depășească 60 km/h. P. 48 2).

42. [4] Indicatorul 5.37.3 "Direcțiile de deplasare pe benzi" este instalat la începutul sectorului de drum. Pe fundalul acestui indicator este aplicat simbolul indicatorului 3.27 "Viteză maximă limitată" și simbolul panoului 6.6.1 "Tipul de vehicul", care informează și stabilește, în dependență de tipul vehiculului, viteza maximă admisibilă de deplasare pe sectorul dat de drum. În plus, vehiculele cu masa maximă autorizată ce depășește 3500 kg pot ocupa banda din stânga doar pentru a vira la stânga sau a întoarce. Astfel, conducătorii acestor vehicule se pot deplasa doar pe banda din dreapta și cea mijlocie cu o viteză maximă de 50 km/h, deoarece panoul 6.6.1 permite deplasarea pe banda mijlocie cu o viteză de până la 70 km/h numai autoturismelor și autovehiculelor cu masa maximă autorizată ce nu depășește 3500 kg. P. 43 3) c).

43. [1] Indicatorul 5.37.3, III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.27, VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPLIMENTARĂ /PANOURI ADIȚIONALE/, 6.6.1).

43. [5] În cazul deplasării pe drumurile din afara localităților conducătorii vehiculelor lente, cu masa și gabaritul depășite ori a celor lungi, trebuie să mențină între ele un spațiu care ar permite finalizarea manevrei de depășire în siguranță de către alte vehicule. Excepție sunt cazurile în care ei înșiși au intenția de a depăși alte vehicule sau circulația este intensă, precum și atunci când deplasarea are loc pe drumurile care au cel puțin două benzi pe sens. P. 53 2).

44. [1] Vehiculele cu gabarit și masă depășite, cele lungi, precum și cele lente pot să circule prin trecerea la nivel cu calea ferată doar cu permisiunea șefului secției de întreținere a căii ferate. P. 66 2).

44. [2] Prin Regulament se stabilește că autocamioanele a căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg, pot opri pe partea stângă a drumului cu circulația în sens unic, numai pentru a încărca sau descărca bunuri. P. 68 3) b).

31. [4] Действие знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» не распространяется на грузовые автомобили с символом «Poșta Moldovei» на боковых поверхностях кузова, который наносится вместо наклонной белой полосы. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.31, Особенности применения запрещающих и ограничивающих знаков, абзац 11, VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ /ТАБЛИЧКИ/, 6.4.2, Особенности применения дополнительных табличек).**

31. [4] Действие знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» не распространяется на грузовые автомобили с символом «Poșta Moldovei» на боковых поверхностях кузова, который наносится вместо наклонной белой полосы. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.4, Особенности применения запрещающих и ограничивающих знаков, абзац 6).**

32. [3] Поскольку разрешенная максимальная масса грузового автомобиля за рулём которого Вы находитесь превышает 3500 кг, Вы должны уступить дорогу всем транспортным средствам, которые движутся со встречного направления. Об этом Вас информирует табличка 6.6.2 «Вид транспортного средства», установленная под знаком 2.5 «Преимущество встречного движения». **Пояснительная записка к приложению № 3 (II. ЗНАКИ ПРИОРИТЕТА, 2.5, VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ /ТАБЛИЧКИ/, 6.6.2, 6.6.4).**

33. [1] Знак 4.1.1 «Обязательное направление движения» (прямо) и размещенная под ним табличка 6.13 «Ограничение максимальной массы» установлены перед перекрестком. Знак 4.1.1 обязывает двигаться только в прямом направлении, однако табличка 6.13 уточняет, что действие этого знака распространяется только на транспортные средства с разрешенной максимальной массой более указанной на табличке. Таким образом, в данной ситуации, водителю грузового автомобиля с разрешенной максимальной массой 20000 кг движение разрешается только прямо. **Пояснительная записка к приложению № 3 (IV. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 4.1.1, абзац 5, VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ /ТАБЛИЧКИ/, 6.13).**

34. [4] Водитель грузового автомобиля с разрешенной максимальной массой более 3500 кг, должен включать ближний свет или дневные ходовые огни при движении в дневное время, если он осуществляет буксировку неисправного механического транспортного средства, а также при перевозке опасных, тяжеловесных или крупногабаритных грузов. P. 34 3) f), g).

35. [4] Правила устанавливают, что на дорогах с тремя и более полосами для движения в данном направлении, грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3500 кг могут занимать крайнюю левую полосу только для поворота налево или разворота. P. 43 3), c).

36. [1] На дорогах с тремя и более полосами для движения в данном направлении грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3500 кг, могут занимать крайнюю левую полосу только для поворота налево или разворота. Движение в направлении, указанном стрелкой, в показанной ситуации не разрешается. P. 43 3) c).

37. [3] Знак 5.37.2 «Направления движения по полосам» информирует о количестве полос и разрешенных направлениях движения по каждой из них в пределах перекрестка. Желтый и красный легковые автомобили могут двигаться в направлениях, разрешенных знаком и/или разметкой. Однако грузовому автомобилю, с разрешенной максимальной массой более 3500 кг, движение разрешается только налево или в обратном направлении, поскольку он на четырехполосной дороге занял крайнюю левую полосу. **Пояснительная записка к приложению № 3 (V. ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, 5.37.2, P.43 3) c).**

38. [3] На дорогах с тремя и более полосами для движения в данном направлении грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3500 кг могут занимать левую полосу только при перестроении для поворота налево или разворота. P. 43 3) c).

39. [3] Знак 5.65 «Въезд в населенный пункт» обозначает въезд в населенный пункт, в котором, на данной дороге, не действуют требования правил, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах, однако, нанесением на его фоне знака 3.27 соответствующего значения вводится ограничение максимальной скорости на этой дороге. Следовательно, в этом населенном пункте, находясь за рулём грузового автомобиля с разрешенной максимальной массой более 3500 кг, на данной дороге Вы имеете право двигаться со скоростью не превышающей 70 км/ч. **Пояснительная записка к приложению № 3 (V. ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, 5.65, P. 47 2) c), d)).**

40. [4] Правила устанавливают, что при перевозке людей в кузове грузового автомобиля, независимо от их количества, скорость не должна превышать 60 км/ч. P. 48 2).

41. [3] Правилами устанавливается, что при перевозке людей в кузове грузового автомобиля на дорогах вне населенных пунктов, максимальная скорость не должна превышать 60 км/ч. P. 48 2).

42. [4] Знак 5.37.3 «Направление движения по полосам» установлен в начале участка дороги. На фоне этого знака изображен символ знака 3.27 «Ограничение максимальной скорости» и символ таблички 6.6.1 «Вид транспортного средства», которые информируют и устанавливают разрешенную максимальную скорость на данном участке дороги в зависимости от вида транспортного средства. Кроме того, транспортные средства с разрешенной максимальной массой более 3500 кг могут занимать левую полосу только для поворота налево и/или разворота. Следовательно, водители этих транспортных средств могут двигаться только по правой или средней полосам с максимальной скоростью 50 км/ч, поскольку табличка 6.6.1 разрешает движение по средней полосе со скоростью 70 км/ч только легковым автомобилям и автомобилям с разрешенной максимальной массой менее 3500 кг. P. 43 3) c).

43. [1] Знак 5.37.3, III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.27, VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ /ТАБЛИЧКИ/, 6.6.1).

43. [5] При движении по дорогам вне населенных пунктов водители тихоходных, тяжеловесных, крупногабаритных и длинномерных транспортных средств, должны соблюдать между ними дистанцию, которая дала бы возможность другим транспортным средствам безопасно завершить обгон. Исключениями являются случаи, когда эти водители намерены сами проинформировать обгон, при интенсивном движении, а также при движении по дорогам, имеющим не менее двух полос для движения в данном направлении. P. 53 2).

44. [1] Крупногабаритные, тяжеловесные, длинномерные и тихоходные транспортные средства могут двигаться через железнодорожные переезды только с разрешения начальника дистанции пути железной дороги. P. 66 2).

45. [2] Правилами установлено, что грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3500 кг могут остановиться на левой стороне дороги с односторонним движением только для погрузки или разгрузки. P. 68 3) b).

46. [1] Oprea în situația din imagine se interzice, în dreptul marcajului longitudinal continuu, deoarece conducătorii de vehicule care circulă în același sens vor fi împuși să treacă peste acest marcaj. **P. 69 g).**

47. [2] Pentru a nu periclita siguranța vehiculelor care circulă cu viteză înaltă pe autostradă, conducătorilor de camioane a căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg, la fel ca și conducătorilor altor vehicule li se interzice să intre pe autostradă fără a utiliza banda de accelerare, mai mult decât atât, fără a acorda prioritate vehiculelor care circulă pe ea. **P. 98 b), P. 100 1).**

48. [4] Din variantele răspunsurilor propuse, pe autostrăzi conducătorilor de autocamioane a căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg, prin Regulament li se interzice deplasarea cu o viteză mai mică de 60 km/h, chiar dacă pe motive tehnice deplasarea cu o viteză mai mare este imposibilă, precum și deplasarea pe alte benzi decât prima și a doua, în cazul în care autostrada are cel puțin trei benzi pe sens. **P. 98 a), b).**

49. [3] Pe sectoarele de autostradă, cu două benzi pe sens, pentru autocamioanele a căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg, Regulamentul nu impune restricții, privind poziția acestor vehicule pe partea carosabilă. **P. 98, b).**

50. [4] Autovehiculul destinat instruirii în conducere, în cazul deplasării pe drumurile publice, prezintă pericol pentru alți participanți la trafic. Conform Regulamentului, camionul destinat instruirii, trebuie să fie echipat cu oglindă retrovizoare pentru instructor, cu o casetă de formă triunghiulară cu lumină albă, având conturul de culoare roșie și inscripția "S" de culoare neagră, cu comandă dublă cel puțin asupra ambreiajului și frânei. În plus, acest camion, din cauza gabaritelor lui mari, trebuie să fie semnalizat suplimentar prin semnul distinctiv "Școală", care se instalează în fața și în spatele lui. În cazul deplasării pe timp de zi la acesta trebuie pusă în funcțiune lumina de întâlnire sau lumina de deplasare pe timp de zi. **P. 34 3) b), P. 36, alineatul 2, P. 108 4).**

51. [2] Prin Regulament se stabilește că în cazul remorcării prin intermediul unei legături flexibile sau al cuplajului rigid se interzice transportarea pasagerilor în caroseria autocamionelor remorcate. **P. 77 1).** În autocamionul tractor atunci când caroseria este utilată corespunzător transportarea persoanelor se permite. **P. 81 1) b).**

52. [3] Regulamentul, pentru a garanta siguranța de transportare a persoanelor în caroseria camionului, impune ca numărul acestora să nu depășească numărul locurilor utilizate. **P. 81 1) c).**

53. [3] Prin Regulament este stabilit că transportul de persoane în caroseria vehiculului de subcategoria "C1", în număr de până la 8, conducătorul trebuie să aibă vârsta de cel puțin 21 ani și minim 3 ani vechime în conducerea autovehiculelor de subcategoria menționată. **P. 81 1) a).**

54. [3] Prin Regulament este stabilit că în cazul transportului în caroseria vehiculului de subcategoria "C1" sau categoria "C" a persoanelor numărul cărora este mai mare de 8, dar nu depășește 16, inclusiv cele din cabină, cu excepția conducătorului, acesta trebuie să aibă vârsta de cel puțin 21 ani, vechime în conducerea autovehiculelor de categoria (subcategoria) menționată minim 3 ani, în plus el trebuie să posede și subcategoria "D1". **P. 81 1) a).**

55. [2] Pentru garantarea siguranței persoanelor care urmează a primi sau însoți încărcătura Regulamentul permite deplasarea a cel mult a două persoane în caroseria camionului neutilat pentru acest scop, cu condiția că acestea vor fi asigurate cu locuri amplasate mai jos de marginea de sus a obloanelor. **P. 81 2).**

56. [3] Pentru a evita deteriorările construcțiilor rutiere, Regulamentul impune limite maxime de gabarit vehiculelor, inclusiv încărcăturilor transportate de acestea. Astfel, dacă limita maximă de gabarit în înălțime depășește 4 m, conducătorul în timpul deplasării pe drumurile publice trebuie să posede autorizația administratorului drumului (administratorilor drumurilor) și Direcției supraveghere transport și circulație rutieră. În acest caz la vehicul trebuie pusă în funcțiune lumina giratorie de culoare portocalie. **P. 87, P. 89.**

57. [1] Deplasarea în condiții de vizibilitate redusă sau polei prezintă dificultăți. Mai mult decât atât condițiile de deplasare se complică atunci când limitele de gabarit sunt depășite. De aceea Regulamentul, în astfel de condiții, interzice deplasarea vehiculelor cu limitele de gabarit depășite. **P. 90.**

58. [5] Încărcătura care depășește gabaritul vehiculului prezintă pericol pentru alți participanți la trafic. Atunci când limitele de gabarit ale vehiculului sânt depășite de încărcătură în plan longitudinal, față sau spate, mai mult de 1 m, aceasta trebuie să fie marcată prin semnul distinctiv 12 "Încărcătură cu gabarit depășit". În plus atunci când încărcătură în plan longitudinal depășește limitele maxime de gabarit, conducătorul în timpul deplasării pe drumurile publice trebuie să posede autorizația administratorului drumului (administratorilor drumurilor) și Direcției supraveghere transport și circulație rutieră. În acest caz la vehicul trebuie pusă în funcțiune lumina giratorie de culoare portocalie. **P. 88, P. 89.**

59. [3] Pentru a nu crea dificultăți la trecerea în sensuri opuse și a nu periclita siguranța traficului rutier, Regulamentul impune restricții în privința limitei maxime de gabarit în lățime a vehiculelor, care în special, pentru autocamioanele frigorifice și caroseriile izotermice, nu trebuie să depășească 2,6 m. **P. 87.**

60. [3] Pentru a evita deteriorările construcțiilor rutiere, Regulamentul impune limite maxime de gabarit vehiculelor, inclusiv încărcăturilor transportate de acestea. Astfel, dacă limita maximă de gabarit în lățime depășește 2,55 m, conducătorul în timpul deplasării pe drumurile publice trebuie să posede autorizația administratorului drumului (administratorilor drumurilor) și Direcției supraveghere transport și circulație rutieră. În acest caz la vehicul trebuie pusă în funcțiune lumina giratorie de culoare portocalie. **P. 87, P. 89.**

61. [4] Regulamentul prescrie că, încărcătura trebuie să nu limiteze câmpul vizual al conducătorului, să nu perturbeze stabilitatea sau să nu facă dificilă conducerea vehiculului, precum și să nu se rostogolească sau să nu cadă din vehicul. În privința depășirii înălțimii obloanelor caroseriei, Regulamentul nu impune restricții. **P. 91 b), c).**

62. [3] Pentru garantarea siguranței, în cazul transportării încărcăturilor, Regulamentul impune unele restricții pentru limitele maxime de gabarit, în special, încărcătura nu trebuie să depășească limita gabaritul posterior al vehiculului mai mult de 2 m. **P. 87, P. 89.**

63. [3] Înainte de plecare conducătorul de vehicul este obligat să verifice dacă încărcătura este amplasată și fixată corect, iar în timpul deplasării să supravegheze starea acesteia. În cazul în care amplasarea și fixarea încărcăturii nu corespunde cerințelor de sigu-

46. [1] Остановка в ситуации, показанной на рисунке, запрещается, напротив сплошной линии продольной разметки, поскольку водители других транспортных средств, движущихся в том же направлении, будут вынуждены по этой причине пересекать эту разметку. **П. 69 г).**

47. [2] Для обеспечения безопасности транспортных средств, движущихся по автомагистрали с высокой скоростью, водителям грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3500 кг, как и водителям других транспортных средств, запрещается въезжать на автомагистраль минуя полосу разгона, и более того не уступая дорогу транспортным средствам, движущимся по ней. **П. 98 б), П. 100 1).**

48. [4] Из предложенных вариантов ответов, водителям грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3500 кг, Правила запрещают на автомагистралях движение со скоростью менее 60 км/ч, даже если по техническим причинам, движение с большей скоростью невозможно, а также движение далее второй полосы, если автомагистраль имеет не менее трёх полос для движения в данном направлении. **П. 98 а), б).**

49. [3] На участках автомагистрали, с двумя полосами для движения в данном направлении, ограничений, касающихся расположения на проезжей части, для грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3500 кг нет. **П. 98, б).**

50. [4] Учебное транспортное средство при движении по общественным дорогам представляет опасность для других участников движения. В соответствии с Правилами, грузовой автомобиль, предназначенный для обучения вождению, должен быть оборудован зеркалом заднего вида для инструктора, каскетой в форме треугольника с белым светом, с каймой красного цвета и надписью «Ш» чёрного цвета, двойным управлением по меньшей мере на привод сцепления и тормоза. Кроме того, такой грузовой автомобиль, из-за его больших габаритов, должен быть обозначен дополнительно опознавательным знаком «Учебное транспортное средство», который устанавливается спереди и сзади. В дневное время на нём должен быть включён ближний свет фар или включены дневные ходовые огни. **П. 34 3) б), П. 36, абзац 2, П. 108 4).**

51. [2] Правила устанавливают, что при буксировке посредством гибкой или жёсткой сцепки запрещается перевозка людей в кузове буксируемого грузового автомобиля. **П. 77 1).** Если кузов буксирующего грузового автомобиля оборудован соответствующим образом, то перевозка людей в этом случае разрешается. **П. 81 1) б).**

52. [3] Для обеспечения безопасности людей при их перевозке в кузове грузового автомобиля, Правила требуют, чтобы их число не превышало количества оборудованных для сидения мест. **П. 81 1) с).**

53. [3] Правилами устанавливается, что при перевозке не более 8 человек в кузове транспортного средства подкатегории «С1», водитель должен иметь возраст не менее 21 года и стаж управления транспортными средствами указанной подкатегории не менее 3 лет. **П. 81 1) а).**

54. [3] Правилами устанавливается, что при перевозке в кузове транспортного средства подкатегории «С1» или категории «С» пассажиров, количество которых больше 8, но не превышает 16, включая находящихся в кабине кроме водителя, его возраст должен быть не менее 21-го года, стаж управления транспортными средствами упомянутой категории (подкатегории) минимум 3 года, при этом он должен иметь и подкатегорию «D1». **П. 81 1) а).**

55. [2] Для обеспечения безопасности людей сопровождающих груз или следующих за его получением, Правила разрешают проезд в кузове грузового автомобиля, не оборудованного для этой цели, не более двух лиц при условии, что они обеспечены местами для сидения, расположенными ниже верхнего края бортов. **П. 81 2).**

56. [3] Для предотвращения повреждений дорожных сооружений Правила вводят ограничения максимальных габаритов транспортных средств, включая перевозимые ими грузы. Таким образом, если максимальный габарит по высоте превышает 4 м, водителю при движении по общественным дорогам требуется разрешение администратора дороги (администраторов дорог) и Управления по надзору за транспортом и дорожным движением. При этом на транспортном средстве должен быть включён проблесковый маячок оранжевого цвета. **П. 87, П. 89.**

57. [1] В условиях недостаточной видимости или гололедица движение транспортных средств затруднено. Более того, условия перевозки значительно усложняются если превышены установленные габариты. Поэтому, в этих условиях, Правила запрещают движение транспортных средств, превышающих установленные габариты. **П. 90.**

58. [5] Груз превышающий габариты транспортного средства представляет опасность для других участников движения. Если эти габариты по длине спереди или сзади превышают 1 м, он должен быть обозначен опознавательным знаком 12 «Крупногабаритный груз». Кроме того, если груз по длине превышает максимальные габариты, водителю при движении по общественным дорогам требуется разрешение администратора дороги (администраторов дорог) и Управления по надзору за транспортом и дорожным движением. При этом на транспортном средстве должен быть включён проблесковый маячок оранжевого цвета. **П. 88, П. 89.**

59. [3] Чтобы не затруднять встречный разъезд, обеспечивая тем самым безопасность дорожного движения, Правила устанавливают ограничения для максимального габарита транспортных средств по ширине, который в частности для рефрижераторов и изотермических кузовов не должен превышать 2,6 м. **П. 87.**

60. [3] Для предотвращения повреждений дорожных сооружений Правила вводят ограничения максимальных габаритов транспортных средств, включая перевозимые ими грузы. Таким образом, если максимальный габарит по ширине превышает 2,55 м, водителю при движении по общественным дорогам требуется разрешение администратора дороги (администраторов дорог) и Управления по надзору за транспортом и дорожным движением. При этом на транспортном средстве должен быть включён проблесковый маячок оранжевого цвета. **П. 87, П. 89.**

61. [4] Правила устанавливают, что груз не должен ограничивать обзорность водителю, нарушать устойчивость транспортного средства или затруднять управление им, а также не должен вольничиться или выпадать. Превышать высоту бортов кузова Правила не запрещают. **П. 91 б), в).**

62. [3] В целях обеспечения безопасности при перевозке грузов Правила устанавливают некоторые ограничения для их максимальных габаритов, в частности, по длине груз не должен выступать за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м. **П. 87, П. 89.**

63. [3] Перед началом движения водитель обязан проверить правильность размещения и крепления груза, а во время движения следить за его состоянием. В случае, если размещение и крепления груза не соответствует требованиям безопасности и правилам перевозки,

ranță și normelor de transportare, conducătorul trebuie să întreprindă măsuri de înlăturare a necoresponderilor, iar dacă aceasta nu este posibil – să întrerupă deplasarea. **P. 91 d), alineatul 2.**

64. [4] Transportarea încărcăturilor periculoase trebuie efectuată numai cu autovehicule special amenajate, dacă aceste vehicule au pus în funcțiune luminile giratorii de culoare portocalie, sunt semnalizate cu semnul distinctiv "Încărcătura periculoasă" și se deplasează pe itinerarele coordonate cu Inspectoratul Național de Securitate Publică. **P. 93.**

65. [1] Exploatarea camionului, prin retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare, este interzisă doar în cazul în care numărul de înmatriculare nu corespunde standardului stabilit. **P. 121 c).**

66. [2] Prin Regulament este interzisă exploatarea autocamionului, dacă înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare a pneurilor este mai mică de 1 mm. **P. 122 5 a).**

67. [1] Pentru înregistrarea unor parametri ce țin de deplasarea și reglementarea regimului de lucru și odihnă a echipajelor, autocamioanele destinate circulației în traficul internațional, obligatoriu trebuie să fie echipate cu tahograf. Controlul activității echipajelor prin intermediul tahografului, contribuie la ridicarea siguranței de transportare a mărfurilor. **P. 122 6 g).**

68. [1] Actele normative tehnice, precum și Regulamentul circulației rutiere, din motive de garantare a siguranței traficului rutier, impun cerințe severe față de starea tehnică a autocamionelor care transportă încărcături periculoase. Acestea trebuie să fie supuse inspecției tehnice periodice la fiecare 6 luni, iar ecusonul și raportul care confirmă efectuarea acestei inspecții trebuie să fie cu termenul valabil. **P. 121 b), P. 122 6 j), Art. 40 (5) a), Legea privind siguranța traficului rutier.**

69. [1] Nu este interzisă exploatarea camionului în cazul în care roțile tuturor axelor acestuia sunt montate pneuri cu profilul benzii de rulare reșapat. **P. 122 5 f).**

70. [1] Prin Regulament este stabilit că autocamioanele, cu masa maximă autorizată ce depășește 3500 kg, destinate circulației în traficul internațional, trebuie să fie echipate cu tahograf funcțional. **P. 122 6 g).**

71. [3] În motoarele diesel combustibilul este refulat de pompa de presiune înaltă, injectat și pulverizat în cilindrii motorului, la sfârșitul cursei de comprimare, prin intermediul inductorilor sub o presiune care întrucâtva depășește presiunea aerului comprimat din cilindri. Datorită injectării combustibilului pulverizat în particule foarte mici, în aerul fierbinte din cilindrii motorului are loc autoaprinderea și formarea flăcării de formă conică, care ulterior se răspândește în tot cilindrul.

72. [4] Doar în lipsa pompei pentru pneuri și a cricului nu se interzice exploatarea camionului. În toate celelalte cazuri exploatarea este interzisă. **P. 122 6 j), alineatele 1 și 2.**

73. [3] Înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare a pneurilor nu mai mică de 1,0 mm nu este o condiție de a interzice exploatarea autocamionului. În celelalte cazuri exploatarea autocamionului este interzisă. **P. 122 5 a), 6 g), j).**

74. [2] În sistemul neumplut lichidul are posibilitatea de a se deplasa. În cazul deplasării în curbă lichidul deplasându-se în sistemă strămută și centrul de greutate, pe direcția de acționare a forței centrifuge, fapt care poate conduce la răsturnarea cisternei auto, chiar și la deplasare cu o viteză relativ mică. Prin urmare, stabilitatea transversală mai înaltă are sistemul auto umplut în întregime.

75. [2] Pentru a asigura o frânare eficientă prin intermediul motorului se recomandă ca în cutia de viteze să fie cuplată o treaptă inferioară, deoarece, în acest caz, motorul opune o rezistență mult mai mare decât în cazul unei trepte superioare.

76. [3] În condiții grele de drum și, în plus, la deplasarea în rampă, categoric sunt inadmisibile reducerea vitezei, majorarea bruscă a debitului de combustibil sau întreruperea forței la roată, prin selectarea altei trepte din cutia de viteze. Din cauza rezistenței mare la rulare a roților și pierderii bruște a aderenței cu calea, vehiculul va pierde inerția sau chiar poate să se oprească. Mai mult, ca urmare a conectării treptei inferioare și bruscării debitului de combustibil roțile motoare vor începe a patina, deplasarea devinind la fel imposibilă. Așadar, în situația din imagine, trebuie să selectați din timp treapta corespunzătoare și debitul de combustibil, fără a recurge la selectarea altei trepte din cutia de viteze.

77. [3] În timpul deplasării, datorită insensibilității senzoriale, precum și dexterității insuficiente în conducere a conducătorului, vehiculul permanent se abate de la direcția drumului. Conducătorul, corectând direcția de deplasare prin întoarcerea volanului, impune vehiculului o deplasare pe o traiectorie serpuitoare. Astfel, vehiculul ocupă pe partea carosabilă o fâșie (așa-zis coridor dinamic) care depășește gabaritul de lățime al acestuia. Acest coridor dinamic crește pe măsură ce este mai mare lungimea constructivă a vehiculului și viteza de deplasare a acestuia.

78. [4] Atunci când se respectă diferența de presiune în pneurile roților din față și din spate ale vehiculului, care este prescrisă de caracteristica tehnică a acestuia, precum și în cazul în care încărcătura se repartizează uniform în caroserie, vehiculul are o stabilitate înaltă de deplasare. Iar dacă presiunea în pneurile roților din spate este mai mică decât în cele din față și încărcătura este deplasată prea mult spre spatele caroseriei, vehiculul capătă virare în exces, ceea ce conduce la pierderea stabilității de deplasare a acestuia.

79. [3] În cazul în care vehiculul posedă virare în exces, persistă pericolul de pierdere a stabilității. În acest caz, crește simțitor susceptibilitatea vehiculului la perturbațiile externe care influențează deplasarea (vânt puternic lateral, înclinație transversală a drumului, curbă cu rază mică etc.), care pot conduce la abaterea de la sine de la direcția de deplasare, chiar dacă roțile de direcție a acestuia sunt în poziție neutră, precum și la derapaj sau răsturnare.

80. [4] Tahograful digital înregistrează viteza de deplasare și parcursul camionului destinat circulației în traficul internațional, precum și perioada zilnică de lucru și de odihnă a echipajului acestuia, ce contribuie la ridicarea nivelului de siguranță la trafic.

81. [4] Conform instrucției de utilizare a tahografului, prealabil plecării în cursă la începutul zilei de lucru, conducătorul este obligat să înscrie pe diagrama tahografului numele, prenumele și numărul de înmatriculare al vehiculului, precum și data, locul de plecare și indicii odometrelui (contorul de parcurs).

82. [1] Forma oscilatorie a curbei vitezei înregistrate de tahograf, indică că conducătorul

șoferul trebuie să ia măsuri pentru eliminarea deficiențelor, iar dacă acestea sunt neeliminabile – să întrerupă deplasarea. **P. 91 d), abzauc 2.**

64. [4] Transportarea periculoasă trebuie efectuată numai cu autovehicule special amenajate, dacă aceste vehicule au pus în funcțiune luminile giratorii de culoare portocalie, sunt semnalizate cu semnul distinctiv "Periculoasă" și se deplasează pe itinerarele coordonate cu Inspectoratul Național de Securitate Publică. **P. 93.**

65. [1] Exploatarea camionului, prin retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare, este interzisă doar în cazul în care numărul de înmatriculare nu corespunde standardului stabilit. **P. 121 c).**

66. [2] Prin Regulament este interzisă exploatarea autocamionului, dacă înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare a pneurilor este mai mică de 1 mm. **P. 122 5 a).**

67. [1] Pentru înregistrarea unor parametri ce țin de deplasarea și reglementarea regimului de lucru și odihnă a echipajelor, autocamioanele destinate circulației în traficul internațional, obligatoriu trebuie să fie echipate cu tahograf. Controlul activității echipajelor prin intermediul tahografului, contribuie la ridicarea siguranței de transportare a mărfurilor. **P. 122 6 g).**

68. [1] Actele normative tehnice, precum și Regulamentul circulației rutiere, din motive de garantare a siguranței traficului rutier, impun cerințe severe față de starea tehnică a autocamionelor care transportă încărcături periculoase. Acestea trebuie să fie supuse inspecției tehnice periodice la fiecare 6 luni, iar ecusonul și raportul care confirmă efectuarea acestei inspecții trebuie să fie cu termenul valabil. **P. 121 b), P. 122 6 j), Art. 40 (5) a), Legea privind siguranța traficului rutier.**

69. [1] Nu este interzisă exploatarea camionului în cazul în care roțile tuturor axelor acestuia sunt montate pneuri cu profilul benzii de rulare reșapat. **P. 122 5 f).**

70. [1] Prin Regulament este stabilit că autocamioanele, cu masa maximă autorizată ce depășește 3500 kg, destinate circulației în traficul internațional, trebuie să fie echipate cu tahograf funcțional. **P. 122 6 g).**

71. [3] În motoarele diesel combustibilul este refulat de pompa de presiune înaltă, injectat și pulverizat în cilindrii motorului, la sfârșitul cursei de comprimare, prin intermediul inductorilor sub o presiune care întrucâtva depășește presiunea aerului comprimat din cilindri. Datorită injectării combustibilului pulverizat în particule foarte mici, în aerul fierbinte din cilindrii motorului are loc autoaprinderea și formarea flăcării de formă conică, care ulterior se răspândește în tot cilindrul.

72. [4] Doar în lipsa pompei pentru pneuri și a cricului nu se interzice exploatarea camionului. În toate celelalte cazuri exploatarea este interzisă. **P. 122 6 j), abzauc 1 și 2.**

73. [3] Înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare a pneurilor nu mai mică de 1,0 mm nu este o condiție de a interzice exploatarea autocamionului. În celelalte cazuri exploatarea autocamionului este interzisă. **P. 122 5 a), 6 g), j).**

74. [2] În sistemul neumplut lichidul are posibilitatea de a se deplasa. În cazul deplasării în curbă lichidul deplasându-se în sistemă strămută și centrul de greutate, pe direcția de acționare a forței centrifuge, fapt care poate conduce la răsturnarea cisternei auto, chiar și la deplasare cu o viteză relativ mică. Prin urmare, stabilitatea transversală mai înaltă are sistemul auto umplut în întregime.

75. [2] Pentru a asigura o frânare eficientă prin intermediul motorului se recomandă ca în cutia de viteze să fie cuplată o treaptă inferioară, deoarece, în acest caz, motorul opune o rezistență mult mai mare decât în cazul unei trepte superioare.

76. [3] În condiții grele de drum și, în plus, la deplasarea în rampă, categoric sunt inadmisibile reducerea vitezei, majorarea bruscă a debitului de combustibil sau întreruperea forței la roată, prin selectarea altei trepte din cutia de viteze. Din cauza rezistenței mare la rulare a roților și pierderii bruște a aderenței cu calea, vehiculul va pierde inerția sau chiar poate să se oprească. Mai mult, ca urmare a conectării treptei inferioare și bruscării debitului de combustibil roțile motoare vor începe a patina, deplasarea devinind la fel imposibilă. Așadar, în situația din imagine, trebuie să selectați din timp treapta corespunzătoare și debitul de combustibil, fără a recurge la selectarea altei trepte din cutia de viteze.

77. [3] În timpul deplasării, datorită insensibilității senzoriale, precum și dexterității insuficiente în conducere a conducătorului, vehiculul permanent se abate de la direcția drumului. Conducătorul, corectând direcția de deplasare prin întoarcerea volanului, impune vehiculului o deplasare pe o traiectorie serpuitoare. Astfel, vehiculul ocupă pe partea carosabilă o fâșie (așa-zis coridor dinamic) care depășește gabaritul de lățime al acestuia. Acest coridor dinamic crește pe măsură ce este mai mare lungimea constructivă a vehiculului și viteza de deplasare a acestuia.

78. [4] Atunci când se respectă diferența de presiune în pneurile roților din față și din spate ale vehiculului, care este prescrisă de caracteristica tehnică a acestuia, precum și în cazul în care încărcătura se repartizează uniform în caroserie, vehiculul are o stabilitate înaltă de deplasare. Iar dacă presiunea în pneurile roților din spate este mai mică decât în cele din față și încărcătura este deplasată prea mult spre spatele caroseriei, vehiculul capătă virare în exces, ceea ce conduce la pierderea stabilității de deplasare a acestuia.

79. [3] În cazul în care vehiculul posedă virare în exces, persistă pericolul de pierdere a stabilității. În acest caz, crește simțitor susceptibilitatea vehiculului la perturbațiile externe care influențează deplasarea (vânt puternic lateral, înclinație transversală a drumului, curbă cu rază mică etc.), care pot conduce la abaterea de la sine de la direcția de deplasare, chiar dacă roțile de direcție a acestuia sunt în poziție neutră, precum și la derapaj sau răsturnare.

80. [4] Tahograful digital înregistrează viteza de deplasare și parcursul camionului destinat circulației în traficul internațional, precum și perioada zilnică de lucru și de odihnă a echipajului acestuia, ce contribuie la ridicarea nivelului de siguranță la trafic.

81. [4] Conform instrucției de utilizare a tahografului, prealabil plecării în cursă la începutul zilei de lucru, conducătorul este obligat să înscrie pe diagrama tahografului numele, prenumele și numărul de înmatriculare al vehiculului, precum și data, locul de plecare și indicii odometrelui (contorul de parcurs).

82. [1] Forma oscilatorie a curbei vitezei înregistrate de tahograf, indică că conducătorul

conduce autocamionul cu frecvente accelerări și frânări, factori ce contribuie la creșterea exagerată a consumului de combustibil. Totodată, această modalitate de conducere a vehiculului periclitează siguranța traficului.

83. [1] Pentru a înlesni utilizarea tahografului de către conducătorii de vehicule și lucrătorii organelor de control în diferite țări, la nivel internațional au fost elaborate anumite simboluri, care sunt aplicate pe partea anterioară a tahografului. Timpul de conducere a autocamionului este prezentat prin simbolul din imaginea A.

84. [2] Pentru a înlesni utilizarea tahografului de către conducătorii de vehicule și lucrătorii organelor de control în diferite țări, la nivel internațional au fost elaborate anumite simboluri, care sunt aplicate pe partea anterioară a tahografului. Timpul de aflare la locul de lucru în cabină (alături de celălalt conducător care conduce automobilul sau în cabina de dormit), este prezentat prin simbolul din imaginea B.

85. [3] Pentru a înlesni utilizarea tahografului de către conducătorii de vehicule și lucrătorii organelor de control în diferite țări, la nivel internațional au fost elaborate anumite simboluri, care sunt aplicate pe partea anterioară a tahografului. Timpul altor activități (conducătorul nu se află în cabină, acesta efectuează lucrări de întreținere a vehiculului sau primește foaie de parcurs ori actele referitoare la natura mărfii etc.), este prezentat prin simbolul din imaginea C.

86. [4] Pentru a înlesni utilizarea tahografului de către conducătorii de vehicule și lucrătorii organelor de control în diferite țări, la nivel internațional au fost elaborate anumite simboluri, care sunt aplicate pe partea anterioară a tahografului. Întreruperile activității și perioadele zilnice de odihnă, sunt prezentate prin simbolul din imaginea D.

87. [1] Momentul de răsturnare care apare la deplasarea vehiculului, în curbă, este direct proporțional produsului dintre forța centrifugă și înălțimea de dislocare a centrului de greutate a acestui vehicul. Așadar, cea mai bună stabilitate transversală o posedă autocamionul fără încărcătură (imaginea A), întrucât centrul de greutate al acestuia este dislocat mai jos decât la autofurgonul încărcat și la automacara.

88. [4] Deplasarea cu transmisia decuplată de la motor este interzisă pe pantele cu declivitate pronunțată, cu atât mai mult, aceasta categoric fiind interzisă, pe declivitățile pronunțate a drumurilor de munte. Unul din argumentele principale în folosul acestei interdicții este prezența numărului mare de curbe (serpentinele), fapt ce impune frânările dese. În plus, sistemul de frânare al autotractorului de tonaj mare este cu transmisie pneumatică. Presiunea atmosferică și densitatea aerului în munți sunt simțitor mai reduse decât pe terenurile plate. De aceea, în cazul funcționării motorului la turații minime, compresorul nu va putea asigura presiunea necesară în sistem fapt care ar putea conduce la "refuzul" frânelor.

89. [1] Constructiv uzina producătoare amplasază centrul de greutate astfel, încât să-i asigure automobilului o stabilitate transversală înaltă. Însă, în procesul de exploatare prin modalitățile de încărcare, conducătorul poate influența stabilitatea vehiculului. Deci, dislocarea asimetrică a încărcăturii, în caroseria camionului, precum și amplasarea acesteia la o înălțime mare, în raport cu suprafața drumului, conduce la deplasarea centrului de greutate al vehiculului. Întrucât momentul de răsturnare este produsul dintre forța centrifugă și brațul (înălțimea de amplasare a centrului de greutate în raport cu suprafața drumului) stabilitatea vehiculului se va micșora considerabil în cazul în care centrul de greutate se va deplasa în sus. Mai mult decât atât, la deplasarea vehiculului în curbă cu raza mică va crește esențial forța centrifugă, ce poate conduce la răsturnarea autovehiculului.

90. [1] În cazul camionului cu trei axe, la care de direcție sunt doar roțile punții din față, din motive de distribuție incorectă a încărcăturii în caroserie, adică atunci când încărcătura este mai mult deplasată spre oblonul din spate, considerabil se descarcă roțile din față. Astfel, aderența roților punții din față cu drumul la fel se reduce considerabil, fapt ce conduce la pierderea manevrabilității, adică vehiculul devine nemaniabil, prin aceasta, se perturbă stabilitatea de deplasare a camionului, mai cu seamă, pe sectoarele de drum cu curbe cu raza mică.

91. [4] După ce a schimbat roata deteriorată, conducătorul trebuie să înșurubeze toate piulițele roții conform prevederilor instrucției uzinei-producătoare, iar, pentru a se convinge că roata este fixată bine pe butuc, după un parcurs neîndelungat să verifice și, în caz de necesitate, să strângă piulițele roții.

92. [1] Conducătorul poate să înceapă deplasarea doar după deconectarea becurilor, care semnalizează că presiunea aerului în butelii a atins valoarea minimă necesară – 0,5 MPa (5 atm.).

93. [4] Încărcătura lichidă neambalată, trebuie transportată doar în sistemul utilitatății cu pereții despărțitori, întrucât în timpul deplasării vehiculului are loc deplasarea lichidului în sistem, mai cu seamă atunci când cisterna nu este umplută. Acest fapt contribuie la deplasarea centrului de greutate în direcția forței centrifuge, ce prezintă un pericol deosebit. Dispărțiturile rigide împiedică deplasarea lichidului, astfel considerabil se asigură stabilitatea vehiculului în timpul deplasării.

94. [4] În cazul deteriorării unui circuit din transmisia sistemului de frânare, presiunea în acest contur scade în întregime. Acest factor conduce la reducerea considerabilă a eficienței sistemului de frânare. Suprafața dublă de siguranță izolează circuitul deteriorat, asigurând presiunea în circuitul funcțional la un nivel necesar pentru frânarea în siguranță, însă eficiența frânării în acest caz se va reduce considerabil.

95. [4] Centrul de greutate a autocamionului încărcat este dislocat la o înălțime mult mai mare, în raport cu suprafața drumului, decât a camionului fără încărcătură, ce conduce la scăderea stabilității acestuia la deplasarea în curbă. La intrarea în curbă atunci când conducătorul întoarce volanul pentru a îndrepta vehiculul în direcția curbei, asupra camionului, mai cu seamă asupra încărcăturii, acționează forța centrifugă. Sub influența acestei forțe încărcătura poate să se deplaseze și/sau să cadă din caroserie, dacă încărcătura nu este bine fixată. Această forță poate provoca chiar și răsturnarea camionului. De aceea, prealabil intrării în curbă conducătorul trebuie să reducă viteza, și să întoarcă volanul cât mai lent pentru a diminua acțiunea forței centrifuge. Pentru a evita situațiile periculoase posibile, Regulamentul obligă conducătorul, înainte de plecare și în timpul deplasării, să verifice dacă încărcătura este amplasată și fixată sigur. Dacă amplasarea și fixarea încărcăturii nu corespunde cerințelor de siguranță și normelor de transportare, conducătorul trebuie să întreprindă măsuri de înlăturare a necorespunderilor, iar dacă aceasta nu este posibil – să întrerupă deplasarea. **P. 91.**

et, что водитель управляет грузовым автомобилем с применением частых разгонов и торможений, что приводит к значительному увеличению расхода топлива. Вместе с тем, такой способ управления транспортным средством угрожает безопасности движения.

83. [1] Для того, чтобы тахографом могли без труда пользоваться водители транспортных средств и работники контролирующих органов в разных странах, на международном уровне разработаны определенные символы, изображенные на передней панели прибора. Время управления грузовым автомобилем, обозначается символом, представленным на рисунке А.

84. [2] Для того, чтобы тахографом могли без труда пользоваться водители транспортных средств и работники контролирующих органов в разных странах, на международном уровне разработаны определенные символы, изображенные на передней панели прибора. Время присутствия на рабочем месте в кабине (рядом с водителем, который управляет автомобилем или в спальном отсеке) обозначается символом, представленным на рисунке В.

85. [3] Для того, чтобы тахографом могли без труда пользоваться водители транспортных средств и работники контролирующих органов в разных странах, на международном уровне разработаны определенные символы, изображенные на передней панели прибора. Время прочей работы (водитель не находится в кабине, он осуществляет работы по техническому обслуживанию автомобиля или получает путевой лист либо товаро-транспортные документы и т.п.) обозначается символом, представленным на рисунке С.

86. [4] Для того, чтобы тахографом могли без труда пользоваться водители транспортных средств и работники контролирующих органов в разных странах, на международном уровне разработаны определенные символы, изображенные на передней панели прибора. Время перерывов и ежедневного отдыха обозначается символом, представленным на рисунке D.

87. [1] Опрокидывающий момент, который появляется при движении транспортного средства на повороте, прямо пропорционален произведению центробежной силы на высоту, на которой расположен центр тяжести этого транспортного средства. Таким образом наиболее устойчивым против опрокидывания является порожний грузовой автомобиль (рис. А), поскольку его центр тяжести расположен ниже, чем у груженого автофургона и автокрана.

88. [4] Движение с отключенной от двигателя трансмиссией запрещается на крутых затяжных спусках, тем более категорически запрещается на крутых спусках горных дорог. Одним из главных аргументов в пользу такого запрета является наличие большого количества поворотов (серпантины), на которых приходится часто тормозить. Кроме того большегрузный тягач оснащён тормозной системой с пневматическим приводом. Атмосферное давление и плотность воздуха в горах значительно ниже, чем на равнинной местности. Поэтому, при работе двигателя на малых оборотах, компрессор не сможет обеспечить необходимое давление воздуха в системе, что может привести к «отказу» тормозов.

89. [1] Предприятие-изготовитель конструктивно размещает центр тяжести таким образом, чтобы обеспечить автомобилю высокую степень устойчивости. Однако, в процессе эксплуатации, применяя тот или иной способ погрузки, водитель может влиять на устойчивость транспортного средства. Асимметричное размещение груза в кузове грузового автомобиля, а также расположение его на значительной высоте от поверхности дороги, ведёт к смещению центра тяжести транспортного средства. Поскольку опрокидывающий момент это произведение центробежной силы на плечо (высоту расположения центра тяжести от поверхности дороги), устойчивость транспортного средства значительно уменьшится если центр тяжести сместится вверх. Более того, при движении транспортного средства на повороте малого радиуса существенно увеличивается центробежная сила, что может привести к опрокидыванию автомобиля.

90. [1] На трёхосном грузовом автомобиле, у которого управляемыми являются только колёса передней оси, из-за неправильного размещения груза в кузове, то есть, когда груз расположен ближе к заднему борту, значительно разгружаются передние колёса. Следовательно, сцепление колёс передней оси с дорогой также значительно снижается, что ведёт к потере манёвренности, то есть транспортное средство становится неуправляемым, тем самым нарушается устойчивость при движении грузового автомобиля в особенности на участках дорог с поворотами малого радиуса.

91. [4] После замены повреждённого колеса водитель должен затянуть все гайки колеса согласно инструкции предприятия-изготовителя, а для того, чтобы убедиться, что колесо надёжно зафиксировано на ступице, после непродолжительной поездки проверить и, при необходимости, подтянуть гайки колеса.

92. [1] Водитель может начать движение только после выключения ламп, которые указывают что давление воздуха в баллонах достигло необходимого минимального значения – 0,5 МПа (5 atm.).

93. [4] Бестарную перевозку жидких грузов необходимо осуществлять только в цистерне, имеющей разделительные перегородки, поскольку при движении транспортного средства жидкость в цистерне перемещается в особенности когда цистерна не заполнена. Это способствует смещению центра тяжести в направлении действия центробежной силы, представляя тем самым особую опасность. Жёсткие перегородки препятствуют перемещению жидкости, что значительно повышает устойчивость транспортного средства при движении.

94. [4] В случае повреждения одного из контуров привода тормозной системы, давление в этом контуре упадёт полностью. Это приведёт к значительному ухудшению эффективности тормозной системы. Двойной защитный клапан изолирует повреждённый контур, обеспечивая давление в действующем контуре до предела, необходимого для уверенного торможения, однако эффективность торможения при этом значительно ухудшится.

95. [4] Центр тяжести груженого грузового автомобиля располагается значительно выше от поверхности дороги, чем у порожнего автомобиля, что ведёт к снижению его устойчивости при движении на повороте. При входе в поворот, когда водитель поворачивает рулевое колесо, чтобы направить транспортное средство в направлении поворота, на грузовой автомобиль и, в особенности на груз, действует центробежная сила. Под действием этой силы плохо закрепленный груз может сместиться и/или выпасть из кузова. Эта сила может спровоцировать даже опрокидывание грузового автомобиля. Поэтому, перед входом в поворот, водитель должен снизить скорость и как можно более плавно поворачивать рулевое колесо, чтобы уменьшить действие центробежной силы. Чтобы избежать возможных опасных ситуаций Правила обязывают водителя перед тем, как отправиться в поездку и во время движения проверять правильность размещения и крепления груза. Если размещение и крепление груза не соответствует требованиям безопасности и правилам перевозки, водитель должен принять меры к устранению выявленных недостатков, а если это невозможно – прекратить дальнейшее движение. **П. 91.**

96. [4] Presiunea în sistemul de frânare poate să crească mai lent decât cea prescrisă prin instrucție din diverse motive. Deci, acestea pot fi deteriorările buteliilor pentru aerul comprimat și/sau scurgerile de aer în racordurile țăvilor ori a furtunurilor, precum și randamentul scăzut a compresorului. Prezența surplusului de condensat în buteliile pentru aerul comprimat nu influențează timpul de creștere a presiunii în sistemul de frânare. Cantitatea mare de condensat poate conduce doar la înghețarea sistemului de frânare pe timp de iarnă.
97. [4] Pentru a garanta siguranța de transportare și integritatea încărcăturii furnizate, în procesul de încărcare a încărcăturii în vehicul, trebuie să se respecte, după caz, oricare din cerințele enumerate. Încărcătura trebuie distribuită uniform pe întreaga suprafață a caroseriei, amplasată sigur și fixată pentru a evita deplasarea acesteia sau căderea din caroserie, iar în cazul transportării încărcăturii pulverulente pentru ca aceasta să nu fie împrăștiată de vânt ea trebuie sigur acoperită și astfel să se excludă poluarea mediului.
98. [4] Indicatorul 3.14 "Masă limitată" interzice circulația autovehiculelor și ansamblurilor de vehicule a căror masă reală este mai mare decât cea menționată pe indicator. În așa situație, pentru a nu distruge construcția rutieră (podul), veți întoarce și vă veți deplasa la locul destinației pe alt itinerar. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.14).**
99. [4] Pentru a vă deplasa în siguranță și a nu crea obstacole altor participanți la trafic, veți asigura așa un spațiu în raport cu vehiculul ce vă precede, care în caz de frânare bruscă a acestuia să puteți opri în siguranță, iar ce-l care depășește să poată reveni pe banda inițială. **P. 49, P. 53 2).**
100. [1] Tunelul are anumiți parametri constructivi, prin urmare având intenția de a vă deplasa prin tunel, trebuie să vă asigurați că gabaritul vehiculului ce-l conduceți nu depășește restricțiile semnalizate. Vehiculelor care au gabaritul constructiv (de înălțime sau lățime), ce depășește pe cele ale tunelului circulația prin tunel le este interzisă.
101. [5] Conform literaturii de specialitate exploatarea tehnică a vehiculelor, este un ansamblu de măsuri tehnice, economice și organizatorice care asigură menținerea acestora într-o stare de funcționare și de prevenire a refuzurilor de funcționare a lor, din cauza defecțiunilor tehnice.
102. [4] Fiabilitatea este o proprietate complexă a vehiculului de a-și menține în procesul de exploatare toți parametrii tehnici prevăzuți prin construcție în limitele stabilite, precum și capacitatea de îndeplinire a funcțiilor impuse, de acești parametri.
103. [5] Diagnosticarea tehnică a vehiculului reprezintă determinarea și clasificarea defecțiunilor tehnice ale sistemelor și subansamblurilor acestuia, determinarea simptomelor acestor refuzuri și defecțiuni, precum și elaborarea metodelor și instrumentelor de detectare acestora. Aceste măsuri permit efectuarea lucrărilor de profilactică și reparațiilor necesare, pentru a menține la un nivel înalt fiabilitatea de funcționare, precum și prognozarea corectă a duratei de exploatare a vehiculului.
104. [1] Periodicitatea de întreținere (mentenanță), reprezintă timpul normativ de funcționare a vehiculului în kilometri parcurși, kilograme (litri) de combustibil consumat sau ore de lucru ale motorului, deci timpul succesiv între două lucrări omogene sau dintre două timpuri de întreținere.
105. [5] Întreținerea tehnică (mentenanță) a vehiculului, reprezintă setul de măsuri preventive organizatorice și tehnice, care vizează: menținerea vehiculului în stare tehnică corespunzătoare și funcțională; menținerea aspectului potrivit; asigurarea fiabilității și economicității acestuia; reducerea intensității de înrăutățire a parametrilor stării tehnice; prevenirea refuzurilor și defecțiunilor, precum și detectarea și eliminarea acestora la timp.
106. [4] Întreținerea tehnică a vehiculului, atât pentru un autoturism, cât și pentru un autocamion, nou sau vechi este o parte integrantă a procesului de exploatare. Întreținerea tehnică pentru vehiculul nou este, de asemenea, o obligație de garanție a proprietarului. Dacă proprietarul omite acest serviciu, poate pierde garanția vehiculului. Pentru vehiculul cu parcurs, întreținerea tehnică este importantă, deoarece aceasta este o garanție de siguranță a proprietarului, precum și a durabilității de exploatare a vehiculului.
107. [3] Producătorii de autovehicule, chiar dacă prescriu unele particularități de realizare a lucrărilor de întreținere, pentru vehiculele produse de ei, în general recomandă că această întreținere este necesar de a o efectua după 15000 km parcursi.
108. [5] Posesorii și persoanele care își desfășoară activitatea în calitate de conducător de autovehicul trebuie să cunoască și să respecte cerințele tehnice de exploatare a acestora. Ce ține de întreținerea tehnică zilnică, înainte de plecare în cursă, trebuie să o execute toți conducătorii. Celelalte modalități ale întreținerii (ÎT1, ÎT2, întreținerea sezonieră) se execută la stațiile service auto de către persoanele care au o pregătire specială.
109. [4] Întreținerea autovehiculelor trebuie să se efectueze în locurile amenajate pentru aceasta, dotate cu dispozitivele necesare efectuării lucrărilor stabilite (estacadă sau șanț de inspectare, etc.), precum și cu aparatele, instalațiile și inventarul respectiv. Posturile pentru întreținerea tehnică trebuie să fie amplasate în încăperi.
110. [3] Fixarea corespunzătoare a încărcăturii în timpul transportării prezintă importanță sporită, întrucât, până la 25% din accidentele în care sunt implicate autocamioanele și ansamblurile de vehicule sunt atribuite fixării incorecte a încărcăturii.
111. [4] Condițiile în care încărcătura transportată nu influențează asupra autocamionului sunt în cazul când conducătorul conduce vehiculul fără accelerații și frânări bruște, precum și atunci când acesta efectuează manevrele fără bruscuri a volanului.
112. [2] În imaginea B este prezentat cazul în care cisterna auto se deplasează în curbă, iar efectul deplasării laterale a lichidului din cisternă indică că aceasta se deplasează prin curba cu rază mică cu viteză înaltă. Acest fenomen este foarte periculos, deoarece se poate produce răsturnarea vehiculului.
113. [1] Probabilitatea de răsturnare a cisternei auto poate fi înaltă dacă conducătorul conduce vehiculul cu viteză mare prin curba cu rază mică, deoarece în așa situație se is-
96. [4] Давление в тормозной системе с пневматическим приводом может возрастать медленнее, чем предусмотрено инструкцией по разным причинам. Это могут быть повреждения баллонов для сжатого воздуха и/или утечки в местах соединений трубопроводов либо шлангов, а также недостаточная производительность компрессора. Наличие в баллонах для сжатого воздуха излишнего конденсата не влияет на время возрастания давления в тормозной системе. Большое количество конденсата может привести к тому, что к замерзанию тормозной системы в зимнее время.
97. [4] При погрузке транспортного средства, для обеспечения безопасной перевозки груза и его доставки в целостности и сохранности, должно быть выполнено, в соответствии с обстоятельствами, любое из перечисленных требований. Груз необходимо равномерно распределить по всей поверхности кузова, он должен быть устойчиво размещен и закреплён, чтобы избежать его смещения или выпадения из кузова, а в случае перевозки сыпучего груза, который может быть унесен ветром, что может привести к загрязнению окружающей среды, он должен быть надёжно укрыт.
98. [4] Знак 3.14 «Ограничение массы» запрещает движение транспортных средств, в том числе составов транспортных средств, фактическая масса которых больше указанной на знаке. В этой ситуации, чтобы не разрушить дорожное сооружение (мост), Вы должны развернуться и проехать к месту назначения по другому маршруту. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.14).**
99. [4] Чтобы не создавать препятствий другим участникам движения, Вы должны обеспечивать такую дистанцию до движущегося впереди автомобиля, которая позволила бы Вам безопасно остановиться в случае его экстренного торможения, а обгоняющему автомобилю безопасно завершить обгон. **П. 49, П. 53 2).**
100. [1] Тоннель имеет определённые конструктивные параметры, следовательно, намереваясь проехать через тоннель Вы должны убедиться, что габариты Вашего транспортного средства не превышают обозначенных ограничений. Транспортным средствам, габарит которых (по высоте или ширине) превышает конструктивные параметры тоннеля, движение через тоннель запрещено.
101. [5] По данным специальной литературы, техническая эксплуатация транспортных средств – это комплекс технико-экономических мероприятий, обеспечивающих их поддержание в работоспособном, исправном состоянии, предотвращение отказов в эксплуатации из-за технических неисправностей.
102. [4] Надёжность – это комплексное свойство транспортного средства сохранять в процессе эксплуатации все технические параметры, предусмотренные конструктивно, в установленных пределах, а также способность выполнения функций требуемых этими параметрами.
103. [5] Техническая диагностика автомобиля представляет собой определение и классификацию технических неисправностей его систем и агрегатов, определение признаков этих отказов и неисправностей, а также разработку методов и инструментов их обнаружения. Эти меры позволяют проводить профилактические работы и необходимые ремонты для поддержания высокого уровня надёжности функционирования, а также правильного прогнозирования срока эксплуатации транспортного средства.
104. [1] Периодичность технического обслуживания (ТО) – это нормативная наработка транспортного средства в километрах пробега, килограммах (литрах) израсходованного топлива или часов работы двигателя, между двумя последовательно проводимыми однородными работами или видами ТО.
105. [5] Техническое обслуживание транспортного средства представляет собой комплекс организационно-технических профилактических мер, направленных на поддержание транспортного средства в надлежащем техническом и функциональном состоянии; поддержание надлежащего внешнего вида; обеспечение его надёжности и экономичности; снижение интенсивности ухудшения показателей технического состояния; предотвращение отказов и неисправностей, а также их своевременное выявление и устранение.
106. [4] Техническое обслуживание транспортного средства, как для легкового, так и для грузового, нового или старого, является неотъемлемой частью процесса эксплуатации. Техническое обслуживание для нового автомобиля это еще и гарантийное обязательство владельца. Если владелец пропустит эту услугу, он может потерять гарантию на автомобиль. Для автомобиля с пробегом важно техническое обслуживание, так как это залог безопасности владельца, а также долговечности эксплуатации транспортного средства.
107. [3] Производители транспортных средств, даже если предписывают какие-то особенности проведения работ по техническому обслуживанию, для выпускаемых ими автомобилей, в общем рекомендуют, что это обслуживание необходимо осуществлять после пробега 15000 км.
108. [5] Владельцы и лица, работающие в качестве водителей автотранспортных средств, должны знать и соблюдать технические требования их эксплуатации. Что касается ежедневного технического обслуживания, то перед поездкой его должны осуществлять все водители. Остальные виды технического обслуживания (ТО1, ТО2, сезонное обслуживание), проводятся на станциях технического обслуживания лицами, имеющими специальную подготовку.
109. [4] Техническое обслуживание транспортных средств должно производиться в предназначенных для этого местах, обеспеченных устройствами, необходимыми для выполнения установленных работ (эстакадой или смотровой канавой и т. п.), а также приборами, оборудованием и соответствующим инвентарём. Посты для техобслуживания должны быть размещены в помещениях.
110. [3] Надлежащее крепление груза во время перевозки имеет важное значение поскольку, до 25% аварий с участием грузовых автомобилей и составов транспортных средств, связаны с неправильным креплением груза.
111. [4] Условия, при которых перевозимый груз не оказывает влияния на грузовой автомобиль, это когда водитель ведёт транспортное средство без резких ускорений и торможений, а также при совершении манёвров без резких поворотов руля.
112. [2] На рисунке B показан случай, когда автоцистерна движется на повороте, а величина поперечного смещения жидкости в цистерне указывает на то, что автоцистерна движется по кривой малого радиуса на высокой скорости. Это явление очень опасно, так как транспортное средство может опрокинуться.
113. [1] Вероятность опрокидывания автоцистерны может быть высокой, если водитель ведёт транспортное средство с большой скоростью на повороте малого радиуса, поскольку, в

că forța centrifugă F_c , care la rândul ei formează un moment mare de răsturnare, micșorându-se, în așa caz, momentul de stabilizare. Acest fenomen se produce deoarece centrul de greutate C_g se deplasează în direcția forței F_c , astfel micșorându-se brațul lui de stabilitate, adică $B/2$ devine B_1 , prin această moment de stabilitate se micșorează, iar probabilitatea de răsturnare crește foarte mult.

114. [4] Deplasarea încărcăturii în caroseria vehiculului în timpul transportării poate fi preîntâmpinată prin combinarea metodelor enumerate în fiecare caz concret.

115. [1] Modalitățile de fixare a încărcăturii trebuie să garanteze integritatea acesteia indiferent de fluctuațiile de temperatură și umiditate a mediului, care pot avea loc pe durata transportării.

116. [3] Pentru a împiedica alunecarea sau răsturnarea încărcăturii în ambele părți laterale, legarea în buclă trebuie utilizată în pereche și din ambele părți.

117. [4] Încărcătura trebuie repartizată și fixată pe platforma caroseriei astfel încât între ea și marginea compartimentului de marfă (perete frontal, perete lateral, stâlpi etc.) să nu fie goluri. Mai mult decât atât, încărcătura trebuie să fie fixată, astfel încât să nu se deplaseze în caroserie, să nu se răstoarne, să nu cadă și să nu se rostogolească, precum și să nu fie deteriorată.

118. [5] Utilizarea tahografului contribuie la ridicarea nivelului siguranței de deplasare și economisirea autovehiculului, permite simplificarea evidenței de exploatare a acestuia și constituie o bază sigură și corectă de evidență a activității conducătorului.

119. [4] Tahograful este un martor sigur în caz de accidentul în traficul rutier, deoarece frecvent depozitiile martorilor diferă, mai ales în aprecierea subiectivă a vitezei, care, pentru stabilirea vinovăției, adesea este cea mai importantă. Totodată, înregistrările furnizate de acest aparat permit stabilirea cu precizie a vitezei înainte accidentului și, eventual, după accident, precum și momentul precis când s-a produs acesta.

120. [4] În procesul de transportare a mărfii foarte importanți sunt factorii ce țin de timpul de livrare, care trebuie să fie minim, precum și de garantarea a siguranței de transportare și de excludere a deteriorării mărfii.

121. [3] Calitatea transportului este evaluată printr-un set de caracteristici care determină corespunderea acestora satisfacerii cerințelor consumatorilor, adică să fie stabile și la timpul oportun.

122. [5] Acești indicatori caracterizează oportunitatea de transportare a mărfii, condiționat de termenul exact prestabilit, regularității livrării acesteia și timpul de aflare a mărfii în procesul de transportare.

123. [5] Acești indicatori ai serviciului de transport se caracterizează prin asigurarea aceleiași mase de încărcătură la începutul și la sfârșitul procesului de transportare, menținerea aceleiași număr de locuri a încărcăturii la început de transportare și după finalizarea ei. Transportarea fără deteriorări a încărcăturilor înseamnă, asigurarea integrității și stării lor după transportare, pentru a fi posibilă utilizarea lor conform prevederilor, precum și menținerea curată a încărcăturilor transportate.

124. [5] Nu pot fi utilizate curelele dacă au defecțiunile menționate, întrucât în orice moment acestea pot ieși din uz, iar lipsa marcatului pe ele nu acordă posibilitatea de ale alege corespunzător.

125. [3] Este interzisă utilizarea cablurilor pentru fixarea încărcăturii cu oricare din defecțiunile menționate, întrucât acestea în orice moment pot ieși din uz.

126. [3] Nu pot fi utilizate lanțurile cu defecțiunile menționate, întrucât în orice moment acestea pot ieși din uz.

127. [3] Pentru a nu surmena conducătorii autocamioanelor destinate circulației în traficul internațional și, prin aceasta, nu periclită integritatea de transportare a mărfurilor, actele normative admit extinderea timpului de conducere zilnică până la 10 ore, doar de două ori pe săptămână. **Directiva PE și CE Nr. 2002/15/CE, Art. 4 (e) a).**

128. [2] Pentru a nu admite surmenarea conducătorului autocamionului ce poate influența negativ fiabilitatea, acestuia, timpul de conducere săptămânal a vehiculului nu trebuie să depășească 56 ore. **Directiva PE și CE Nr. 2002/15/CE, Art. 4 (e) b).**

129. [1] Pentru a nu admite surmenarea conducătorului autocamionului ce poate influența negativ fiabilitatea, acestuia, timpul de conducere pe parcursul oricăror două săptămâni consecutive nu trebuie să depășească 90 ore. **Directiva PE și CE Nr. 2002/15/CE, Art. 4 (e) b).**

130. [5] Scopul acestor cerințe este garantarea siguranței conducătorilor, încărcăturilor transportate și vehiculelor, precum și altor participanți la trafic.

C1E / CE

1. [2] Ansamblul de vehicule – garnitură formată dintr-un autovehicul tractor și o remorcă sau semiremorcă, care circulă pe drumul public ca un tot întreg. **P. 7.**

2. [3] Remorcă – vehiculul destinat tractării de către un autovehicul. **P. 7.**

3. [2] Semiremorcă – remorca a cărei masă este preluată parțial de către autovehiculul tractor cu șa și care este cuplată cu acesta prin intermediul dispozitivului de sprijin și cuplare. **P. 7.**

4. [2] Vehicul lung – vehiculul a cărui lungime depășește 12 m. **P. 7.**

5. [3] Indicatorul 3.7 "Circulație interzisă ansamblurilor de vehicule" interzice circulația autocamioanelor și mașinilor autopropulsate cu remorci de orice tip, precum și remorcarea autovehiculelor. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.7).**

6. [4] Indicatorul "Direcțiile de deplasare pe benzi" determină direcțiile permise de deplasare pentru autocamioanele și ansamblurile de vehicule ce aparțin agentului economic autorizat (AEO) sau care transportă încărcăturile însoțite de predeclarație vamală în format electronic (TIR-EPD), respectiv încărcăturile însoțite de carnet TIR sau în lipsa acestuia. **Notă explicativă la anexa nr. 3 (V. INDICATOARE DE INFORMARE ȘI ORIENTARE, 5.37.4).**

7. [3] Pentru a nu stânjeni circulația, precum și pentru a nu forma ambuteiaje la deplasarea pe itinerarul direct, pe sectoarele de drum, cu partea carosabilă îngustă, curbe cu raza mică, construcții de imobile înghesuie, etc., înaintea acestora se instalează indicatorului

acestei situații, apare centrострежняя сила F_c , которая в свою очередь образует большой опрокидывающий момент, уменьшая при этом момент устойчивости. Это явление возникает поскольку центр тяжести C_g перемещается в направлении действия силы F_c , уменьшая таким образом плечо устойчивости, т. е. $B/2$ становится B_1 , при этом момент устойчивости уменьшается, а вероятность опрокидывания сильно возрастает.

114. [4] Перемещение груза в кузове транспортного средства при перевозке можно предотвратить комбинируя, в каждом конкретном случае, перечисленные способы.

115. [1] Способы крепления груза должны обеспечить его сохранность независимо от колебаний температуры и влажности окружающей среды, которые могут иметь место при транспортировке.

116. [3] Чтобы предотвратить скольжение либо опрокидывание груза в обе стороны, петлевую стяжку следует использовать попарно и с обеих сторон.

117. [4] Груз должен быть расположен и закреплён на платформе кузова таким образом, чтобы между ним и грузовым отсеком (передней и боковой стенками, опорными стойками и т. д.) не было свободного пространства. Более того, груз должен быть зафиксирован таким образом, чтобы он не перемещался в кузове, не опрокидывался, не выпадал и не волочился, а также не подвергался повреждениям.

118. [5] Использование тахографа способствует повышению уровня безопасности движения и экономичности транспортного средства, позволяет упростить учёт его эксплуатации и является основой надёжного и правильного учёта деятельности водителя.

119. [4] Тахограф при дорожно-транспортном происшествии (ДТП), является надёжным свидетелем, поскольку показания очевидцев часто расходятся, особенно в субъективной оценке скорости, которая для установления вины, зачастую является самой важной. Вместе с тем записи, предоставляемые этим устройством, позволяют точно определить скорость до аварии и, возможно, после аварии, а также точный момент, когда она произошла.

120. [4] В процессе транспортировки товара очень важны факторы, связанные со сроками доставки, которые должны быть минимальными, а также с гарантией безопасности перевозки и с исключением повреждения товара.

121. [3] Качество перевозок оценивается по совокупности характеристик, определяющих их соответствие требованиям потребителей, то есть быть стабильными и своевременными.

122. [5] Эти показатели характеризуют своевременность перевозки товара, обусловленную его доставкой к установленному сроку, регулярностью его доставки и временем нахождения товара в процессе перевозки.

123. [5] Данные показатели транспортной услуги характеризуются обеспечением массы груза одинаковой в начале и конце перевозки, сохранением числа мест груза одинаковым в начале перевозки и после её завершения. Перевозка грузов без повреждений означает, сохранность грузов и их пригодность к использованию по назначению после перевозки, а также сохранение чистоты перевозимых грузов.

124. [5] Ремни не могут быть использованы, если они имеют указанные дефекты, так как в любой момент они могут выйти из строя, а отсутствие на них маркировки не даёт возможности их правильно подобрать.

125. [3] Запрещается использовать тросы для крепления груза с любым из указанных дефектов, поскольку в любой момент они могут выйти из строя.

126. [3] Цепи с указанными повреждениями использовать нельзя, поскольку в любой момент они могут выйти из строя.

127. [3] Для предотвращения чрезмерной усталости водителей грузовых автомобилей участвующих в международном движении, тем самым обеспечивая целостность перевозимого груза, нормативные акты допускают увеличение ежедневного времени управления автомобилем до 10 часов только два раза в неделю. **Директива ЕП и CE № 2002/15/ЕС, Ст. 4 (е) а).**

128. [2] Чтобы не допустить переутомления водителя грузового автомобиля, что может отрицательно повлиять на его надёжность, еженедельное время управления транспортным средством не должно превышать 56 часов. **Директива ЕП и CE № 2002/15/ЕС, Ст. 4 (е) б).**

129. [1] Чтобы не допустить переутомления водителя грузового автомобиля, что может отрицательно повлиять на его надёжность, время нахождения за рулём в течение двух последовательных недель, не должно превышать 90 часов. **Директива ЕП и CE № 2002/15/ЕС, Ст. 4 (е) б).**

130. [5] Целью этих требований является обеспечение безопасности водителей, перевозимых грузов и транспортных средств, а также и других участников дорожного движения.

C1E / CE

1. [2] Состав транспортных средств – состав, сформированный из механического транспортного средства, являющегося тягачом и прицепа или полуприцепа, который движется по общественной дороге как одно целое. **P. 7.**

2. [3] Прицеп – транспортное средство, предназначенное для его буксировки механическим транспортным средством. **P. 7.**

3. [2] Полуприцеп – прицеп, часть массы которого приходится на механическое транспортное средство, являющееся тягачом и которое соединяется с ним посредством опорно-сцепного устройства. **P. 7.**

4. [2] Длинномерное транспортное средство – транспортное средство, длина которого превышает 12 м. **P. 7.**

5. [3] Знак 3.7 «Движение составов транспортных средств запрещено» запрещает движение грузовых автомобилей и самоходных машин с прицепами любого типа, а также буксировку механических транспортных средств. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.7).**

6. [4] Знак «Направления движения по полосам» определяет разрешённые направления движения для грузовых автомобилей и составов транспортных средств, которые принадлежат авторизованному экономическому операторам (АЕО) или перевозят грузы, сопровождаемые предварительной декларацией в электронном виде (TIR-EPD), соответственно грузы, сопровождаемые книжкой МДП или у которых она отсутствует. **Пояснительная записка к приложению № 3 (V. ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, 5.37.4).**

7. [3] Чтобы не создавать помех при движении в прямом направлении, что может привести к заторам на дороге, перед участками с узкой проезжей частью, крутыми поворотами, тесной застройкой и т. п., устанавливается знак 5.59.1 «Схема объезда» с изображённым на его фо-

5.59.1 "Schema de ocire" pe fundalul căruia este aplicat indicatorul 3.18 "Lungime limitată". Conducătorilor de vehicule (ansamblurilor de vehicule), lungimea căror (cu sau fără încărcătură) este mai mare decât cea menţionată pe indicatorul 3.18 li se indică să urmeze itinerariul de ocire prezentat pe schemă. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ŞI RESTRICȚIE, 3.18, V. INDICATOARE DE INFORMARE ŞI ORIENTARE, 5.59.1).**

8. [3] Ansamblul de vehicule este format din autotractor şi remorcă. Conform condiţiei problemei, masa reală a ansamblului constituie 11000 kg. Prin urmare, în situaţia din imagine, nu se permite deplasarea pe pod. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ŞI RESTRICȚIE, 3.14).**

9. [5] Deplasarea vehiculelor pe autostradă se efectuează cu viteze înalte. De aceea aflarea vehiculului oprit, chiar şi pe banda destinată pentru oprirea fortuită, prezintă pericol pentru vehiculele aflate în mişcare. Pentru garantarea siguranţei, conducătorul trebuie să semnalizeze corespunzător vehiculul oprit şi, deoarece schimbă roată, el trebuie să se protejeze prin îmbrăcarea vestei de protecţie reflectorizante şi să pună penele pentru asigurarea staţionării. **P. 11 d), P. 37 1) b), P. 99.**

10. [3] Pentru a exclude orice eventual pericol la deplasarea ansamblului de vehicule cu spatele, în cazul în care câmpul vizual în spate este limitat, conducătorul trebuie să recurgă la ajutorul altei persoane, aflate în afara autovehiculului. Mersul cu spatele în intersecţii şi la trecerile pentru pietoni este interzis. **P. 41 2), alineatul 2.**

11. [3] Marcajul 1.1.2, în formă de linie îngustă discontinuă, la care lungimea haşurilor este de două ori mai mică decât intervalele dintre acestea, ce delimitează marginea părţii carosabile, în cazul dat, poate fi încălcat pentru a efectua oprirea pe acostamentul drumului, precum şi pentru a repune vehiculul în circulaţie pe partea carosabilă. Însă, prin aceasta, ansamblul de vehicule a făcut imposibilă observarea indicatorului "Viteză maximă limitată". Astfel, conducătorul ansamblului s-a oprit neregular. **P. 69 h), Nota explicativă la anexa nr. 4 (I. SEMNIFICAȚIA MARCAJELOR ORIZONTALE, A. Marcaje longitudinale, 1.1.2, Comportamentul participanţilor la trafic, alineatul 2).**

12. [1] Prin Regulament este stabilit că automobilul poate tracta doar o singură remorcă, în acest caz lungimea unui astfel ansamblu de vehicule nu trebuie să depăşească 20 m. **P. 78 1).**

13. [5] Prin Regulament este stabilit că, cuplarea unui vehicul cu una sau două remorci se efectuează numai dacă se respectă anumite condiţii de siguranţă, adică elementele care compun dispozitivul de cuplare sunt omologate şi compatibile, tipul remorcii corespunde tipului autovehiculului tractor, iar lungimea ansamblului de vehicule cu o remorcă nu trebuie să depăşească 20 m, cu două remorci – 24 m. **P. 78 1), P. 79 1).**

14. [4] Pentru a se garanta siguranţa, uzinele producătoare impun restricţii în privinţa vitezei de deplasare a vehiculelor care formează ansamblul. Regulamentul circulaţiei rutiere, de asemenea, impune anumite limite în privinţa vitezei maxime de deplasare a vehiculelor pe drumurile publice. **P. 47 1), 2), P. 79 2).**

15. [4] Pe sectoarele de autostradă, care au cel puţin trei benzi pe sens, autocamioanelor cu masă maximă autorizată ce este mai mare de 3500kg, precum şi celor cu o lungime mai mare de 7 m, (în cazul dat ansamblului de vehicule, destinat transportului de mărfuri) li se interzice circulaţia şi efectuarea depăşirii pe alte benzi decât prima şi a doua. **P. 98 b).**

16. [3] În remorcile de orice tip nu se permite transportarea persoanelor, indiferent de numărul acestora şi scopul deplasării. **P. 83 e).**

17. [4] Prin Regulament este stabilit că, atunci când încărcătura depăşeşte limita de gabarit în lăţime a vehiculului (care nu trebuie să depăşească 2,55 m), mai mult de 0,4 m, de la marginea exterioră a luminilor de gabarit, aceasta trebuie marcată pe ambele părţi prin semnul distinctiv "Încărcătură cu gabarit depăşit" (panou cu suprafaţa reflectorizantă de dimensiunea 400x400 mm, pe fondul căruia sunt aplicate pe diagonală o asociere de linii, de culoare roşie şi albă, cu lăţimea de 50 mm). Totodată, pentru transportarea acestei încărcături, trebuie obţinută autorizaţia administratorului drumului şi Direcţiei supraveghere transport şi circulaţie rutiere, precum şi pusă în funcţiune lumina giratorie de culoare portocalie. **P. 87, P. 88, P. 89.**

18. [1] Pentru a garanta siguranţa de deplasare a ansamblului de vehicule încărcătura trebuie să fie distribuită simetric în raport cu caroseria remorcii. Deplasarea încărcăturii înainte în caroseria acesteia conduce doar la supraîncărcarea roţilor punţii din spate a autovehiculului tractor şi descărcarea celor din faţă. Acest factor perturbă considerabil stabilitatea de deplasare a ansamblului şi contribuie la periclitarea siguranţei traficului rutier.

19. [4] Pentru garantarea siguranţei de deplasare a ansamblului de vehicule, atunci când din semiremorcă a fost parţial descărcată încărcătura, conducătorul trebuie să distribuie corect încărcătura rămasă pe axele ansamblului şi să o fixeze, astfel încât încărcătura să nu destabilizeze deplasarea acestuia. **P. 86, P. 91 d), alineatul 2.**

20. [4] În cazul în care containerul nu este sigur fixat, categoric se interzice începerea deplasării, până nu va fi înlăturată defecţiunea fixatorului rotativ sau acesta nu va fi înlăcuit. **P. 91 d), alineatul 2.**

21. [3] Deplasarea ulterioară a ansamblului de vehicule este interzisă doar în cazul în care dispozitivul de cuplare a ansamblului de vehicule nu asigură cuplarea remorcii. **P. 124 c).**

22. [3] Orice manevră, reducerea vitezei sau oprirea trebuie să fie la timp şi corespunzător semnalizate, prin aceasta se garantează siguranţa traficului rutier. Atunci când, la autotractor nu funcţionează semnalul stop şi/sau semnalizatoarele de direcţie, deplasarea ansamblului de vehicule periclitează siguranţa traficului, chiar dacă acestea funcţionează la remorcă. În această situaţie conducătorul trebuie să întreprindă măsuri pentru înlăturarea defecţiunii, iar dacă nu este posibil să meargă la garaj sau la punctul cel mai apropiat de reparaţie, respectând măsurile de precauţie necesare. **P. 123.**

23. [5] Pentru garantarea siguranţei de transportare a încărcăturilor periculoase, ansamblul de vehicule care efectuează transportarea acestor încărcături trebuie să fie semnal-

ne cu simbolul 3.18 «Ограничение длины». Водителям транспортных средств (составов транспортных средств), длина которых (с грузом или без груза) больше обозначенной на знаке 3.18, указано направление объезда по маршруту, изображённому на схеме. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.18, V. ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, 5.59.1).**

8. [3] Состав транспортных средств состоит из тягача и прицепа. По условию задачи фактическая масса этого состава 11000 кг. Следовательно, в ситуации, показанной на рисунке, не разрешается проехать по мосту. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.14).**

9. [5] На автомагистралях транспортные средства движутся с высокими скоростями. Поэтому, стоящее транспортное средство, хотя и находящееся на полосе, предназначенной для вынужденной остановки, представляет опасность для движущихся транспортных средств. Для обеспечения безопасности водитель должен соответствующим образом обозначить стоящее транспортное средство и, поскольку он меняет колесо, он должен обозначить и себя, надев предохранительный световозвращающий жилет и установить противоткатные упоры. **П. 11 d), П. 37 1) b), П. 99.**

10. [3] Чтобы исключить любую возможную опасность при движении состава транспортных средств задним ходом, в случае когда обзорность сзади ограничена, водитель должен прибегнуть к помощи другого лица, находящегося вне транспортного средства. На перекрёстках и пешеходных переходах движение задним ходом запрещается. **П. 41 2), абзац 2.**

11. [3] Разметку 1.1.2 в виде узкой прерывистой линии у которой длина штрихов в два раза меньше промежутка между ними, обозначающую край проезжей части, в данном случае, разрешается пересекать для остановки на обочине, а также при возвращении на проезжую часть. Однако при этом состав транспортных средств загородил запрещающий знак «Ограничение максимальной скорости». Следовательно, водитель состава остановился неправильно. **П. 69 h), Пояснительная записка к приложению № 4 (I. ЗНАЧЕНИЯ ГОРИЗОНТАЛЬНОЙ РАЗМЕТКИ, А. Продольная разметка, 1.1.2, Действия участников дорожного движения, абзац 2).**

12. [1] Правилами установлено, что автомобиль может буксировать только один прицеп, при этом длина состава транспортных средств не должна превышать 20 м. **П. 78 1).**

13. [5] Правилами установлено, что соединение транспортного средства с одним или двумя прицепами осуществляется только при определённых условиях, направленных на обеспечение безопасности движения, то есть элементы, составляющие сцепное устройство соответствуют модели тягача и прицепа, тип прицепа соответствует типу тягача, при этом длина состава транспортных средств с одним прицепом не должна превышать 20 м, с двумя прицепами – 24 м. **П. 78 1), П. 79 1).**

14. [4] Для обеспечения безопасности движения, предприятия-изготовители устанавливают ограничения, касающиеся скорости движения транспортных средств, из которых сформирован состав. Правила дорожного движения также устанавливают допустимые максимальные пределы скорости движения транспортных средств на общественных дорогах. **П. 47 1), 2), П. 79 2).**

15. [4] На участках автомагистрали, на которых имеется не менее трёх полос для данного направления, грузовым автомобилям с разрешённой максимальной массой более 3500 кг и автомобилям длиной более 7 м (в данном случае – грузовому составу транспортных средств), запрещается движение и осуществление обгона далее второй полосы. **П. 98 b).**

16. [3] В прицепах любого типа запрещается перевозка пассажиров независимо от их количества и цели поездки. **П. 83 e).**

17. [4] Правилами установлено, что если груз выступает за габарит транспортного средства по ширине (который не должен превышать 2,55 м) более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, он должен быть обозначен с обеих сторон опознавательным знаком «Крупногабаритный груз» (табличками со световозвращающей поверхностью размером 400x400 мм, с диагональными красными и белыми полосами шириной 50 мм). Вместе с тем, для транспортировки такого груза необходимо получить разрешение администратора дороги и Управления по надзору за транспортом и дорожным движением, а также включить проблесковый маячок оранжевого цвета. **П. 87, П. 88, П. 89.**

18. [1] Для обеспечения безопасности при движении состава транспортных средств, груз в прицепе должен быть размещён симметрично относительно его бортов. Размещение груза ближе к переднему борту прицепа ведёт к увеличению нагрузки на колёса задней оси автомобиля-тягача и к уменьшению нагрузки на передние колёса. По этой причине значительно нарушается устойчивость при движении состава, что создаёт угрозу для безопасности дорожного движения.

19. [4] Для обеспечения безопасности при движении состава транспортных средств, после того, как из полуприцепа была выгружена часть груза, водитель должен правильно распределить оставшийся груз по осям состава и закрепить его, чтобы груз не дестабилизировал его движение. **П. 86, П. 91 d), абзац 2.**

20. [4] В случае, когда контейнер надёжно не закреплён, категорически запрещается начинать движение до тех пор пока не будет устранена неисправность поворотного замка или он не будет заменён. **П. 91 d), абзац 2.**

21. [3] Дальнейшее движение состава транспортных средств запрещается только если сцепное устройство состава транспортных средств не обеспечивает соединение с прицепом. **П. 124 c).**

22. [3] О любом манёвре, снижении скорости или остановке необходимо своевременно подавать соответствующий сигнал, тем самым обеспечивается безопасность дорожного движения. Если на тягаче не работает стоп-сигнал и/или указатели изменения направления движения (указатели поворотов), движение состава транспортных средств создаёт угрозу безопасности транспортного потока, даже в случае, когда эти приборы работают на прицепе. В этой ситуации водитель должен принять меры к устранению неисправности, а если это невозможно – двигаться к ближайшему месту стоянки или ремонта, соблюдая необходимые меры предосторожности. **П. 123.**

23. [5] Для обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов, состав транспортных средств, перевозящий такие грузы, должен быть обозначен спереди и сзади опознаватель-

zat în față și în spate cu semnul distinctiv "încărcătură periculoasă" pe care deasupra liniei se înscrie numărul de identificare a pericolului, iar dedesubtul liniei – numărul de identificare a substanței transportate. **Nota explicativă la anexa nr. 6, MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE SEMNE DISTINCTIVE, 13 "încărcătură periculoasă"**.

24. [4] Pe ansamblul de vehicule lungimea căruia depășește 12 m trebuie să fie instalate semnele distinctive "Ansamblu de vehicule" și "Vehicul lung". **Nota explicativă la anexa nr. 6, MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 1 "Ansamblu de vehicule", 2 "Vehicul lung"**.

25. [3] Conducerea ansamblului de vehicule impune conducătorului o pregătire de nivel înalt, ce ține de cunoașterea particularităților constructive ale ansamblului precum și posesarea unor deprinderi bune în conducere. Totodată, în timpul conducerii conducătorul trebuie să fie mai atent și prudent, fapt ce îi provoacă o oboseală accentuată, motiv care cere de la acesta respectarea regimului de lucru.

26. [2] Pentru a nu admite deplasarea ansamblului de vehicule cu spatele și, prin aceasta, a nu expune pericolului alți participanți la trafic, conducătorul trebuie să cupleze ambreiajul simultan cu defrânarea deplină a ansamblului.

27. [2] Gabaritul dinamic lateral (coridorul) – este fâșia ce o ocupă vehiculul pe partea carosabilă în timpul deplasării. Gabaritul dinamic lateral este în dependență de dimensiunile de gabarit ale vehiculului (lățime, lungime), viteza de deplasare a acestuia și capacitatea conducătorului de a aprecia la timp abaterea ansamblului de la traiectoria de deplasare. În plus, vehiculul se poate abate de la traiectoria de deplasare din cauza denivelărilor suprafeței părții carosabile, înclinării transversale a acesteia sau vântului lateral, fapt ce impune conducătorului, practic, permanent să corecteze traiectoria de deplasare a vehiculului. Chiar și pe porțiunile drepte de drum ansamblul de vehicule se deplasează pe o traiectorie șerpuitoare, ce conduce la ocuparea de către acesta a unei fâșii mai mari decât lățimea lui, mai cu seamă la deplasarea în curbe. Coridorul dinamic, la deplasarea ansamblului de vehicule cu o viteză de 35 km/h, depășește lățimea de gabarit a acestuia cu 35-40 %, iar la viteza de 70 km/h – 60-70 %. Conducătorii ansamblurilor de vehicule trebuie să ia în calcul acest factor, mai cu seamă atunci când se deplasează pe sectoarele de drum cu curbe cu rază mică.

28. [4] Înainte de a cupla autotractorul cu remorca, conducătorul trebuie să se asigure că frâna remorcii a blocat roțile acesteia. Atunci când frâna remorcii nu asigură frânarea roților în timpul cuplării acesteia la autotractor, conducătorul trebuie să le blocheze prin intermediul penelor, precum și să se asigure că dispozitivul de cuplare a remorcii este în poziție orizontală și la același nivel cu furca de cuplare a autotractorului.

29. [4] Verificarea de către conducător a tuturor elementelor de legătură ale autotractorului cu semiremorca este obligatorie de fiecare dată după formarea ansamblului. Racordarea furtunurilor frânei deblochează frânele semiremorcii.

30. [3] Stabilitatea în timpul frânării a ansamblului de vehicule, mai cu seamă, în cazul ansamblului format dintr-un autotractor și o remorcă cu două axe, poate fi asigurată numai atunci când frâna remorcii va fi acționată puțin mai devreme, iar întreruperea frânării (defrânarea) va avea loc cu întârziere în raport cu defrânarea autotractorului. În caz contrar, mai ales în condiții rutiere dificile, ansamblul se va "frânge", adică se va plia, ce poate conduce la ieșirea de pe drum, răsturnare sau impactul cu alte vehicule.

31. [4] Din motive de dimensiuni de gabarit și masă mari, proprietățile dinamice și de manevrabilitate ale ansamblurilor de vehicule sunt mai inferioare decât la vehiculele solitare. Astfel, pentru a se garanta siguranța traficului, viteza de deplasare a ansamblurilor trebuie să fie în corespundere cu condițiile rutiere, adică conducătorul trebuie să respecte cerințele enumerate în punctele 2 și 3.

32. [3] În cazul în care în remorcă, încărcătura este deplasată spre spatele acesteia, are loc descărcarea considerabilă a roților punții din spate a vehiculului tractor, din cauza deplasării în sus a protapului, fapt ce contribuie la reducerea aderenței roților în cauză cu drumul (se reduc forțele de tracțiune și frânare în pata de contact), factor ce perturbă în mod serios stabilitatea de deplasare a ansamblului de vehicule, dar și mai grav, din această cauză, crește spațiul de frânare a ansamblului.

33. [2] În cazul în care în remorcă, încărcătura este deplasată prea mult înainte, are loc descărcarea considerabilă a roților punții din față a vehiculului tractor, din cauza deplasării în jos a protapului remorcii. Acest fapt contribuie la reducerea aderenței roților din față cu drumul și, implicit, la pierderea manevrabilității, factor ce perturbă considerabil stabilitatea de deplasare a ansamblului.

34. [3] Gabaritul dinamic lateral (coridorul) – este fâșia ce o ocupă vehiculul pe partea carosabilă în timpul deplasării. Gabaritul dinamic lateral este în dependență de dimensiunile de gabarit ale vehiculului (lățime, lungime), viteza de deplasare a acestuia și capacitatea conducătorului de a aprecia la timp abaterea ansamblului de la traiectoria de deplasare. La deplasarea cu o viteză de 35 km/h, coridorul dinamic a ansamblului de vehicule depășește lățimea de gabarit a acestuia cu 35-40 %, iar la viteza de 70 km/h – 60-70 %. Conducătorii ansamblurilor de vehicule trebuie să ia în calcul acest factor, mai cu seamă atunci când se deplasează pe sectoarele de drum cu curbe cu rază mică.

35. [4] Masa ansamblului de vehicule influențează invers proporțional eficiența sistemului de frânare. Pe măsură ce crește masa vehiculului, eficiența sistemului de frânare scade, adică crește considerabil spațiul de frânare. În timpul frânării conducătorul ansamblului trebuie să țină cont de acest factor.

36. [4] În cazul furnizării încărcăturii mai multor destinatari, descărcarea ansamblului trebuie efectuată începând cu remorca. Sistemul de frânare a ansamblului este mai eficient atunci când remorca este descărcată parțial sau în întregime în raport cu caroseria tractorului. Deplasarea ansamblului de la un destinatar la altul cu remorca încărcată, iar caroseria autotractorului descărcată, reduce considerabil eficiența de frânare a ansamblului. În plus, ansamblul posedă o stabilitate mai bună atunci când încărcătura este distribuită corect în caroseriile autotractorului și remorcii. Factorii în cauză trebuie luați în calcul și la încărcarea semiremorcii autotractorului cu șa. Dislocarea încărcăturii doar deasupra dispozitivului de sprijin și cuplare este inadmisibilă.

37. [4] Frângerea ansamblului de vehicule poate avea loc în cazul în care roțile semiremorcii derapează (se deplasează lateral). Dacă semiremorca nu este utilată cu dispozitiv

nym znakom «Опасный груз», на котором над линией указывается идентификационный номер опасности, а под линией – идентификационный номер перевозимого вещества. **Пояснительная записка к приложению №6, ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 13 «Опасный груз».**

24. [4] На составе транспортных средств, длина которого более 12 м, должны быть установлены опознавательные знаки «Состав транспортных средств» и «Длинномерное транспортное средство». **Пояснительная записка к Приложению №6, ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 1 «Состав транспортных средств», 2 «Длинномерное транспортное средство».**

25. [3] Управление составом транспортных средств требует от водителя подготовки высокого уровня, что касается, знания конструктивных особенностей состава и хороших навыков вождения. Вместе с тем, при управлении составом водитель должен быть более внимательным и осторожным из-за чего он быстрее утомляется, что требует от него соблюдения режима рабочего времени.

26. [2] Чтобы не допустить скатывания назад состава транспортных средств и не подвергать тем самым опасности других участников дорожного движения, водитель должен включить сцепление одновременно с полным расторможением состава.

27. [2] Динамический габарит по ширине (коридор) – полоса, которую занимает транспортное средство на проезжей части при движении. Динамический габарит по ширине зависит от габаритных размеров транспортного средства (ширина, длина), скорости его движения и способности водителя своевременно оценить отклонение состава от траектории движения. Кроме того, транспортное средство может отклоняться от заданного направления из-за неровностей поверхности проезжей части, её поперечного уклона или бокового ветра, что вынуждает водителя практически непрерывно корректировать траекторию его движения. Даже на прямолинейных участках дороги состав транспортных средств движется по извилистой траектории из-за чего он занимает полосу, превышающую его габаритную ширину, в особенности при движении на поворотах. Динамический коридор состава транспортных средств, который движется со скоростью 35 км/ч превышает его габаритную ширину на 35-40 %, а при скорости 70 км/ч – на 60-70 %. Этот фактор должны учитывать водители составов транспортных средств, в особенности при движении на участках дорог с поворотами малого радиуса.

28. [4] Перед сцепкой тягача с прицепом водитель должен убедиться в том, что колёса прицепа заблокированы его тормозным устройством. Если тормозное устройство не обеспечивает блокировку колёс прицепа во время его сцепки с тягачом, водитель должен заблокировать их противооткатными упорами, а также убедиться, что сцепное устройство прицепа находится в горизонтальном положении и на одном уровне со сцепным крюком тягача.

29. [4] Водитель должен обязательно проверить все элементы соединения тягача с полуприцепом после каждой сцепки состава. При соединении тормозных шлангов происходит разблокировка тормозов полуприцепа.

30. [3] Устойчивость состава транспортных средств при торможении, в особенности в случае состава, образованного из тягача и двухосного прицепа, может быть обеспечена только в том случае, если тормоза прицепа сработают несколько раньше, а прекращение торможения (растормаживание) – произойдёт несколько позднее растормаживания тягача. В противном случае, особенно в сложных дорожных условиях, произойдёт «складывание» состава, что может привести к съезду с дороги, опрокидыванию или к столкновению с другими транспортными средствами.

31. [4] Вследствие больших размеров и массы, динамические качества и маневренность составов транспортных средств ниже, чем у одиночных транспортных средств. Таким образом, чтобы обеспечить безопасность дорожного движения, скорость состава транспортных средств должна соответствовать дорожным условиям, то есть водитель должен соблюдать требования, перечисленные в пунктах 2 и 3.

32. [3] При размещении груза в прицепе ближе к его заднему борту значительно уменьшается нагрузка на колёса задней оси автомобиля-тягача из-за смещения вверх дышла прицепа, что ведёт к снижению сцепления этих колёс с дорогой (уменьшается сила тяги и тормозная сила в пятне контакта), вследствие чего значительно нарушается устойчивость при движении состава транспортных средств, более того, по этой причине увеличивается тормозной путь состава.

33. [2] При размещении груза в прицепе ближе к переднему борту значительно уменьшается нагрузка на колёса передней оси автомобиля-тягача из-за смещения вниз дышла прицепа. Это ведёт к снижению сцепления передних колёс с дорогой, что в свою очередь приводит к потере управляемости, вследствие чего значительно нарушается устойчивость при движении состава.

34. [3] Динамический габарит по ширине (коридор) – полоса которую занимает транспортное средство на проезжей части при движении. Динамический габарит по ширине зависит от габаритных размеров транспортного средства (ширина, длина), скорости движения и способности водителя своевременно оценить отклонение состава от траектории движения. При движении со скоростью 35 км/ч динамический коридор состава транспортных средств превышает его габаритную ширину на 35-40 %, а при скорости 70 км/ч – на 60-70%. Этот фактор должны учитывать водители составов транспортных средств, в особенности при движении на участках дорог с поворотами малого радиуса.

35. [4] Масса состава транспортных средств обратно пропорциональна эффективности тормозной системы. С увеличением массы транспортного средства эффективность тормозной системы снижается, то есть, значительно увеличивается его тормозной путь. При торможении водитель состава должен учитывать этот фактор.

36. [4] В случае доставки груза нескольким получателям, разгрузку состава необходимо начинать с прицепа. Эффективность тормозной системы состава будет значительно выше, если прицеп будет частично или полностью разгружен по отношению к кузову тягача. Движение состава от одного получателя к другому, при загруженном прицепе, но разгруженном кузове тягача значительно снижает эффективность торможения состава. Кроме того, при движении состав будет более устойчивым, если груз будет размещён правильно по всей поверхности кузовов тягача и прицепа. С этими факторами следует считаться и при загрузке полуприцепа седельного тягача. Размещение груза только над опорно-сцепным устройством недопустимо.

37. [4] Складывание состава транспортных средств может произойти в случае когда колёса полуприцепа входят в боковой занос. Если полуприцеп не оборудован антиблокировочной

- антиблочки (ABS) deraparea poate avea loc atunci când conducătorul efectuează frânări intensive în curbă sau în cazul deplasării pe partea carosabilă alunecoasă ori umedă.
- 38. [4]** Funcționarea dispozitivelor de semnalizare luminoasă ale remorcii (semiremorcii), din punct de vedere a siguranței traficului rutier este importantă, întrucât conducătorii vehiculelor care se deplasează în spatele ansamblului percep informația, privind intențiile și manevrele ce urmează să le efectueze conducătorul ansamblului, de la dispozitivele de semnalizare luminoasă ale remorcii (semiremorcii). În cazul în care cablul electric de legătură a autotractorului cu remorca (semiremorca) este deteriorat sau nu este conectat, ABS-ul remorcii (semiremorcii) nu va funcționa, iar semnalele luminoase vor lipsi.
- 39. [4]** În timpul deplasării ansamblului de vehicule în dispozitivul de sprijin și cuplare al autotractorului, pe lângă presiunea înaltă provocată de greutatea semiremorcii care revine pe axa din spate a autotractorului, continuu apar forțe provocate de neregularitățile suprafeței drumului, precum și datorită deplasării cu viteză neuniformă (accelerări, frânări) și efectuare a manevrelor de virare etc. De aceea, suprafața de sprijin și articulația dispozitivului de sprijin și cuplare trebuie să fie permanent bine lubrifiate (unse), pentru a reduce uzura acestuia.
- 40. [2]** În timpul frânării, din cauza blocării roților semiremorcii poate avea loc deraparea. De aceea, pentru a întrerupe derapajul, conducătorul, în primul rând, trebuie să întrerupă frânarea, iar pentru a îndrepta ansamblul trebuie lent să mărească debitul de combustibil, adică să mărească neesențial viteza, apoi iarăși să apase pedala frânei. Mărirea efortului la pedala frânei, mai cu seamă mărirea bruscă, atunci când s-a iscat derapajul, doar poate agrava situația.
- 41. [3]** Deoarece eficiența sistemului de frânare a ansamblului de vehicule încărcat este mai redusă decât a ansamblului descărcat, conducătorul, pentru a opri în siguranță ansamblul, trebuie să calculeze momentul începerii frânării (distanța până la obstacol) și intensitatea de efectuare a frânării.
- 42. [4]** Cea mai înaltă probabilitate de a se produce "frângerea" ansamblului de vehicule articulat persistă atunci când semiremorca este încărcată în întregime și încărcătura este deplasată spre spatele ansamblului. Aceasta se poate produce, din cauza descărcării punții din spate a autotractorului. Astfel, în cazul frânării intensive a ansamblului, pe partea carosabilă cu aderență redusă a pneurilor cu drumul, roțile din spate a autotractorului se pot "rupe" în derapaj, factor ce poate provoca deraparea roților semiremorcii și ulterioara "frângere" a ansamblului.
- 43. [4]** Cauzele mișcării instabile a remorcii (semiremorcii) ansamblului de vehicule sunt presiunea insuficientă în pneuri, uzura neuniformă a acestora și/sau uzurile ce depășesc valorile admisibile în dispozitivul de cuplare al autotractorului cu șa ori a părții rulante a remorcii, precum și distribuirea incorectă a încărcăturii în caroseria remorcii. Astfel, pentru a evita accidentul, conducătorul înainte de a pleca în cursă trebuie să se asigure că încărcătura este distribuită și fixată corect, să verifice starea pneurilor și presiunea aerului în acestea, iar pe parcurs în permanență să supravegheze starea dispozitivului de sprijin și cuplare și a părții rulante a remorcii. În caz de apariție a smuciturilor sau deviațiilor remorcii (semiremorcii), conducătorul imediat trebuie să întreprindă măsuri de depistare și înlăturare a defectărilor.
- 44. [4]** Cuplarea autotractorului cu semiremorca impune o anumită ordine în acțiunile conducătorului. Înainte de cuplare trebuie verificat dacă dispozitivul de sprijin al semiremorcii este la același nivel cu dispozitivul de sprijin al autotractorului sau mai jos de dispozitivul de sprijin a acestuia, dar nu mai mult de 100 mm și, după caz, trebuie de reglat. După aceasta se dezactivează siguranța autoblocare a dispozitivului de cuplare a autotractorului. Ulterior conducătorul deplasează autotractorul cu spatele cu o viteză mică până atunci când pivotul semiremorcii va intra în dispozitivul de autocuplare al tractorului și numai atunci racordează furtunurile frânei și conectează cablurile electrice. Nerespectarea acestei modalități de efectuare a cuplajului autotractorului cu semiremorca poate crea dificultăți, sau chiar poate fi traumatizat conducătorul.
- 45. [3]** Manevrabilitatea ansamblului de vehicule este mult mai redusă decât a vehiculului solitar. La deplasarea ansamblului în curbă roțile autotractorului și cele ale remorcii (semiremorcii) urmează pe traiectorii cu raze diferite în raport cu centrul de virare. Raza traiectoriei de deplasare a remorcii (semiremorcii) este mult mai mică, astfel remorca se deplasează către centrul de virare. De aceea, în cazul deplasării prin curbă spre stânga și în cazul virării la stânga, frecvent persistă pericolul de coliziune cu vehiculele ce vin din sens opus, iar în cazul deplasării prin curbă spre dreapta și în cazul virării la dreapta – pericolul de intrare în șanț sau pe trotuar. Pe lângă acestea, la deplasarea prin curbe (mai cu seamă prin cele cu raza mică) și pe drumurile cu suprafața alunecoasă a părții carosabile persistă pericolul de derapare și răsturnare a ansamblului. Prin urmare, viteza ansamblului la deplasarea prin curbele cu raza mică, trebuie să fie considerabil mai mică decât viteza vehiculului solitar și virările trebuie efectuate lent, fără smucituri și fără bruscări a volanului.
- 46. [4]** Înainte de decuplarea semiremorcii de la autotractor, în primul rând, se acționează frâna de staționare a ansamblului apoi se coboară dispozitivele de sprijin ale semiremorcii. Ulterior se debransează furtunurile frânei, se deconectează cablurile electrice și se dezactivează siguranța autoblocare a dispozitivului de sprijin și cuplare a autotractorului. Nerespectarea acestei succesiuni de efectuare a decuplajului semiremorcii de la autotractor poate conduce la traumatizarea conducătorului.
- 47. [4]** Dacă cu dispozitiv antiblочки (ABS) este dotat doar sistemul de frânare al autotractorului în timpul frânării intensive pe drumul cu suprafața părții carosabile umedă, poate avea loc blocarea roților remorcii. Deplasarea cu roțile blocate va conduce la creșterea spațiului de frânare a ansamblului și/sau la deraparea remorcii. Menținerea în stare extinsă a dispozitivului de tracțiune și cuplare a ansamblului, în așa situații nu va avea loc, întrucât eficiența sistemului de frânare a remorcii neutilat cu ABS este mult mai redusă decât eficiența sistemului de frânare a autotractorului dotat cu ABS.
- 48. [2]** Antrenarea eficientă a mecanismelor frânelor cu transmisie pneumatică este direct dependentă de presiunea de lucru din sistem. De aceea, pentru prevenirea pomirii și deplasării ansamblului de vehicule, atunci când presiunea în sistem este mai joasă decât cea prescrisă, conducătorul este avertizat prin semnalul sonor (buzer) despre faptul că aceasta nu corespunde normei. Astfel, pomirea și deplasarea sunt interzise până când nu este înlăturată cauza pierderii de presiune.
- 49. [4]** În situația dată conducătorii ansamblurilor de vehicule trebuie să ia în considerare în
- системой тормозов (АБС), занос возможен в случае применения водителем интенсивного торможения на повороте или при движении по скользкой либо мокрой проезжей части.
- 38. [4]** Функционирование приборов световой сигнализации прицепа (полуприцепа) с точки зрения безопасности дорожного движения имеет большое значение, поскольку водители транспортных средств следующих за таким составом, воспринимают информацию о намерениях водителя и маневрах, которые он осуществляет, от приборов световой сигнализации прицепа (полуприцепа). Если электрический кабель от тягача к прицепу (полуприцепу) поврежден или не подключен, то ABS прицепа (полуприцепа) не будет функционировать и световых сигналов не будет.
- 39. [4]** При движении состава транспортных средств в опорно-сцепном устройстве тягача наряду с высоким давлением, обусловленным массой полуприцепа, приходящейся на заднюю ось тягача, постоянно возникают силы, появляющиеся из-за неровностей поверхности дороги, а также из-за движения с переменной скоростью (разгоны, торможения), либо при движении на поворотах и т. п. Поэтому, чтобы уменьшить его износ, поверхность опорной плиты и шарнир опорно-сцепного устройства должны быть постоянно хорошо смазаны.
- 40. [2]** Занос колёс полуприцепа может произойти из-за их блокировки при торможении. Поэтому, для прекращения заноса, водитель, в первую очередь, должен прекратить торможение, а чтобы выровнять состав, должен плавно увеличить подачу топлива, то есть незначительно увеличить скорость и снова нажать на педаль тормоза. Увеличение усилия на тормозную педаль, тем более резкое увеличение при возникновении заноса может только усугубить ситуацию.
- 41. [3]** Поскольку эффективность тормозной системы гружёного состава транспортных средств значительно ниже, чем у порожнего состава, для того, чтобы остановить состав, соблюдая меры безопасности, его водитель должен рассчитать момент начала торможения (расстояние до препятствия) и интенсивность торможения.
- 42. [4]** Складывание сочленённого состава транспортных средств наиболее вероятно, если в полностью загруженном полуприцепе груз смещён к задней части кузова. Это может произойти вследствие разгрузки заднего моста тягача. При интенсивном торможении состава на проезжей части со сниженным коэффициентом сцепления шин с дорогой, задние колёса тягача могут «сорваться» в занос, что, в свою очередь, может спровоцировать занос колёс полуприцепа с последующим складыванием состава.
- 43. [4]** Причинами неустойчивого движения прицепа (полуприцепа) состава транспортных средств являются недостаточное давление воздуха в шинах, их неравномерный износ, и/или превышающий допустимые значения износ сцепного устройства седельного тягача либо ходовой части прицепа, а также неправильное распределение груза в его кузове. Следовательно, чтобы избежать дорожно-транспортного происшествия, перед тем как отправиться в рейс водитель должен убедиться в правильности размещения и крепления груза, проверить состояние шин и давление воздуха в них, а во время движения постоянно следить за состоянием седельно-сцепного устройства и ходовой части прицепа. При появлении подёргиваний или увода прицепа (полуприцепа) водитель должен незамедлительно принять меры по выявлению и устранению возникших неисправностей.
- 44. [4]** Соединение седельного тягача с полуприцепом требует от водителя соблюдения определённого порядка действий. Перед сцепкой необходимо проверить находится ли опорное устройство полуприцепа на одном уровне с опорным устройством тягача или ниже этого опорного устройства, но не более чем на 100 мм и, при необходимости, отрегулировать. После этого снять с предохранителя автосцепку опорного устройства тягача. Затем водитель подаёт тягач задним ходом на малой скорости до тех пор, пока шкворень полуприцепа не войдёт в замок сцепного устройства тягача до упора и, только тогда, соединяет тормозные шланги и электрические кабели. Несоблюдение указанной последовательности при осуществлении соединения тягача с полуприцепом может создать трудности и даже может быть травмирован водитель.
- 45. [3]** Маневренность состава транспортных средств значительно хуже, чем маневренность одиночного автомобиля. При движении состава на повороте колёса тягача и прицепа (полуприцепа) следуют по траекториям с различными радиусами относительно центра поворота. Радиус траектории движения прицепа (полуприцепа) намного меньше, следовательно прицеп смещается к центру поворота. Поэтому при движении на закруглениях дороги влево и при левом повороте зачастую существует опасность столкновения со встречными транспортными средствами, а при движении на закруглениях дороги вправо и при правом повороте – опасность съезда в кювет или заезда на тротуар. Кроме того, при движении на поворотах (особенно на поворотах малого радиуса) и на дорогах со скользким покрытием проезжей части, возникает опасность заноса и опрокидывания состава. Поэтому скорость состава при движении на поворотах малого радиуса должна быть значительно меньше, чем скорость одиночного транспортного средства и выполнять повороты следует плавно, без рывков и без резких поворотов рулевого колеса.
- 46. [4]** Перед расцепкой тягача и полуприцепа, в первую очередь, включают стояночный тормоз состава и выдвигают стойки опорного устройства полуприцепа. Затем разъединяют тормозные шланги и электрические кабели и снимают с предохранителя автосцепку опорно-сцепного устройства тягача. Несоблюдение указанной последовательности расцепки тягача и полуприцепа может привести к травмированию водителя.
- 47. [4]** Если антиблокировочная система тормозов (АБС) имеется только на тягаче, то при интенсивном торможении на мокрой проезжей части, колёса прицепа могут заблокироваться. Движение с заблокированными колёсами приведёт к увеличению тормозного пути состава и/или к заносу прицепа. Удержания тягово-сцепного устройства состава в растянутом состоянии в этих случаях не произойдёт, поскольку эффективность тормозной системы прицепа, которая не оборудована АБС, намного ниже, чем эффективность тормозной системы тягача, которая оборудована АБС.
- 48. [2]** Эффективность механизмов пневматического привода тормозов находится в прямой зависимости от рабочего давления в системе. Поэтому, чтобы предотвратить трогание с места и движение состава транспортных средств, в случае когда давление в системе ниже предписанного, звуковой сигнал (зуммер) предупреждает водителя о том, что оно не соответствует норме. Следовательно, трогание с места и движение запрещаются до тех пор, пока не будет устранена причина потери давления.
- 49. [4]** В показанной ситуации водители составов транспортных средств должны учитывать

gustarea drumului, din cauza prezenței podului. Pe această îngustare conducătorii pot intuitiv să se deplaseze spre axa drumului, urmărirea ce poate avea loc coliziunea tangențială, chiar dacă lățimea părții carosabile este suficientă de a trece concomitent în sensuri opuse. De aceea, doar reducând viteza și asigurând intervalul lateral necesar sau cedând trecerea ansamblului care este mai aproape de pod conducătorii vor asigura trecerea în siguranță.

50. [1] Atât din punct de vedere a uzinei producătoare de vehicule ce ține de masa maximă autorizată, cât și din punct de vedere a siguranței de deplasare, nu se admite depășirea masei maxime autorizate a vehiculelor din ansamblu. Supraîncărcarea ansamblului de vehicule reduce eficiența sistemului de frânare a acestuia și, respectiv, conduce la creșterea spațiului de frânare. **P. 86.**

51. [3] Distragerea atenției de la conducerea ansamblului de vehicule nu se admite nici pentru un moment, deoarece în traficul actual fluxurile de transport de regulă sunt foarte intensive și viteza de deplasare este suficient de înaltă, iar situațiile în aceste fluxuri se pot schimba în fracțiuni de secundă, în orice moment. Astfel, conducătorul ansamblului de vehicule trebuie să comande itinerarul de urmat înainte de a porni la drum sau după întreruperea deplasării la punctul de destinație ori în locurile unde este permisă oprirea.

52. [3] Semnalul emis de buzerul dispozitivului de blocare a cabinei în timp ce ansamblul de vehicule se află în mișcare, avertizează conducătorul că acesta trebuie să oprească. Dar, pentru a nu se produce bascularea cabinei, conducătorul trebuie imediat să înceapă reducerea lentă a vitezei și să oprească, pentru a clarifica cauza defecțiunii dispozitivului de blocare a cabinei.

53. [1] Pentru a nu provoca deplasarea bruscă a lichidului în sistemul fără pereți despărțitori și a nu destabiliza deplasarea ansamblului de vehicule, conducătorul trebuie să oprească frânând lent, utilizând frâna de serviciu.

54. [2] Pentru garantarea siguranței de transportare mărfurilor periculoase se impune o periodicitate de efectuare a inspecției tehnice a autovehiculelor utilizate la transportarea acestor mărfuri ce constituie 6 luni. **Legea nr. 131-XVI Privind siguranța traficului rutier, P. 5 a).**

55. [2] Atunci când ansamblul de vehicule este format dintr-un autovehicul tractor de subcategoria/categoria C1 sau C și o remorcă masa maximă autorizată a căreia depășește 750 kg, conducătorul acestui ansamblu trebuie să posede dreptul de a conduce vehicule de categoria C1E sau CE. **Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022, P. 6, subcategoria C1E, categoria CE.**

56. [4] Conform Hotărârii Guvernului nr. 181 din 23.03.2022, persoana care conduce un ansamblu de vehicule format dintr-un vehicul tractor din categoria C și o remorcă a cărei masa maximă autorizată depășește 750 kg, trebuie să posede dreptul de a conduce vehicule de categoria CE. Totodată, vehiculele care formează ansamblul, nu trebuie să se atingă cu obloanele la deplasarea pe drum cu denivelări, la efectuarea manevrelor de virare sau la schimbarea direcției de mers, adică tipul remorcii trebuie să corespundă tipului autovehiculului tractor. **P. 79 1 b), Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022, P. 6, categoria CE.**

57. [3] Conform Hotărârii Guvernului nr. 181 din 23.03.2022, pentru a obține dreptul de a conduce vehicule de categoria CE, conducătorul trebuie să posede dreptul de a conduce vehicule de categoriile BC1/C. **Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022, P. 43.**

58. [3] Conform Hotărârii Guvernului nr. 181 din 23.03.2022, pentru a obține dreptul de a conduce vehicule de categoria C1E, conducătorul trebuie să posede dreptul de a conduce vehicule de categoriile BC1. **Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022, P. 43.**

59. [3] Conducătorul care posedă dreptul de a conduce vehicule de categoria BC1E poate să conducă ansamblul de vehicule format dintr-un vehicul tractor din categoria BC1 și o remorcă a cărei masă maximă autorizată depășește 750 kg, dar nu depășește masa proprie a autotractorului, iar masa ansamblului nu depășește 12000 kg. **Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022, P. 6, subcategoria C1E.**

60. [1] Pentru a obține dreptul de a conduce vehicule de categoria C1E, persoana trebuie se corespundă vârstei de 18 ani. **Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022, P. 19, (de 18 ani).**

61. [4] Pentru a obține dreptul de a conduce vehicule de categoria CE, persoana trebuie se corespundă vârstei de 21 de ani. **Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022, P. 19, (de 21 ani).**

D1 / D, F

1. [2] Vehicul de rută – vehiculul de transport în comun (autobuz, troleibuz, tramvai), care este destinat transportării persoanelor pe drumurile publice cu itinerar stabilit și cu stații semnalizate prin indicatoarele 5.6.1 "Stație pentru vehiculele de rută", 5.6.2 "Pavilion de așteptare a vehiculelor de rută", 5.7 "Stație de tramvai". În plus, pentru a fi distincte de alte vehicule acestea poartă plăcuțe cu numărul itinerarului. **P. 7.**

2. [3] Regulamentul impune cuplarea centurii de siguranță conducătorului în timpul deplasării, atât în localități cât și în afara localităților. În plus, în cazul în care autobuzul este echipat cu centuri de siguranță pentru pasageri, conducătorul, înainte de a începe deplasarea, trebuie să se asigure dacă pasagerii au cuplat centurile, cu excepția celor persoane care dețin certificat de scutire pe motiv medical grav. **P. 11 b).**

3. [1] Indicatorul 3.14 "Masă limitată" interzice circulația tuturor vehiculelor, inclusiv autobuzelor, precum și celor articulate, în cazul în care masa reală a acestora o depășește pe cea menționată pe indicator. Indicatorul 3.4 "Circulație interzisă autocamionelor" nu interzice circulația autobuzelor inclusiv celor articulate, indiferent de masa reală a acestora. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.4, 3.14).**

4. [1] Indicatorul 2.5 "Prioritate pentru circulația din sens opus" impune conducătorului să cedeze trecerea vehiculelor care vin din sens opus și se află pe acest sector sau sunt în apropiere lui. În situația dată, indicatorul 2.5 este însoțit de panourile adiționale 6.6.2 și 6.6.4 "Tipul de vehicul", respectiv indicatorul 2.5 se referă autocamionelor a căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg și autobuzelor a căror masă maximă autorizată

se reduce din cauza existenței podului. Na acestm sужении водители могут интуитивно отклониться к оси дороги, вследствие чего может произойти касательное столкновение, даже если ширина проезжей части достаточна для одновременного встречного разъезда. Поэтому, только снизив скорость и сохранив необходимый боковой интервал или уступив дорогу составу, который находится ближе к мосту, водители обеспечат безопасность разъезда.

50. [1] Как с точки зрения предприятия-изготовителя транспортных средств, что касается разрешенной максимальной массы, так и с точки зрения безопасности движения, не допускается превышение скорости и сохранение необходимой боковой интервал или уступив дорогу составу. Перегрузка состава транспортных средств снижает эффективность его тормозной системы и, соответственно, ведёт к увеличению тормозного пути. **П. 86.**

51. [3] Отвлечение внимания от управления составом транспортных средств не допускается даже на мгновение, поскольку в современном дорожном движении, транспортные потоки, как правило, весьма интенсивны и скорость движения достаточно высока, а ситуации в этих потоках могут меняться в каждый момент за доли секунды. Следовательно, водитель состава транспортных средств должен настраивать маршрут перед началом движения или после прекращения движения в пункте назначения, либо в местах где разрешена остановка.

52. [3] Сигнал подаваемый зуммером устройства запираания кабины во время движения состава транспортных средств предупреждает водителя о том, что он должен остановиться. Однако, чтобы не произошло опрокидывания кабины, водитель должен немедленно начать плавное снижение скорости и остановиться, чтобы определить причину неисправности устройства запираания кабины.

53. [1] Чтобы не вызвать резкого перемещения жидкости в неразделённой перегородками цистерне и не destabilизировать движение состава транспортных средств, водитель должен остановиться применяя плавное торможение рабочим тормозом.

54. [2] Для обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов устанавливается периодичность проведения технической инспекции автотранспортных средств, используемых для перевозки таких грузов, которая составляет 6 месяцев. **Закон № 131-XVI О безопасности дорожного движения, P. 5 a).**

55. [2] Если состав транспортных средств сформирован из буксирующего транспортного средства подкатегории/категории C1 или C и прицепа, разрешённая максимальная масса которого превышает 750 кг, водитель этого состава, должен иметь право на управление транспортными средствами категории C1E или CE. **Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022, P. 6, подкатегория C1E, категория CE.**

56. [4] В соответствии с Постановлением Правительства № 181 от 23.03.2022 лицо, управляющее составом транспортных средств, состоящего из буксирующего транспортного средства категории C и прицепа, разрешённая максимальная масса которого превышает 750 кг, должно иметь право на управление транспортными средствами категории CE. Вместе с тем, транспортные средства входящие в состав не должны касаться друг друга бортами при движении по неровной дороге, на поворотах или при изменении направления движения, то есть тип прицепа должен соответствовать типу тягача. **P. 79 1 b), Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022, P. 6, категория CE.**

57. [3] В соответствии с Постановлением Правительства № 181 от 23.03.2022, для получения права на управление составом транспортных средств категории CE, водитель должен иметь право на управление транспортными средствами категорий BC1/C. **Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022, P. 43.**

58. [3] В соответствии с Постановлением Правительства №181 от 23.03.2022, для получения права на управление составом транспортных средств категории C1E, водитель должен иметь право на управление транспортными средствами категорий BC1. **Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022, P. 43.**

59. [3] Водитель, имеющий право на управление транспортными средствами категории BC1/E, может управлять составом транспортных средств, состоящим из автомобиля-тягача категории BC1 и прицепа, разрешённая максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает собственную массу тягача, а масса состава не превышает 12000 кг. **Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022, P. 6, подкатегория C1E.**

60. [1] Для получения права на управление транспортными средствами категории C1E возраст претендента должен быть не менее 18 лет. **Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022, P. 19, (18 лет).**

61. [4] Для получения права на управление транспортными средствами категории CE возраст претендента должен быть не менее 21 года. **Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022, P. 19, (21 год).**

D1 / D, F

1. [2] Маршрутное транспортное средство – это транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки пассажиров по общественным дорогам по установленному маршруту, с остановочными пунктами, обозначенными знаками 5.6.1 «Остановка маршрутных транспортных средств», 5.6.2 «Павильон для ожидания маршрутных транспортных средств», 5.7 «Трамвайная остановка». Кроме того, на этих транспортных средствах устанавливаются таблички с номером маршрута. **P. 7.**

2. [3] Водитель автобуса обязан при движении быть пристёгнутым ремнём безопасности как в пределах населённого пункта, так и вне его. Кроме того, если автобус оснащён ремнями безопасности для пассажиров, он должен убедиться, что все пассажиры также пристегнулись ремни, за исключением лиц, которые имеют свидетельство, дающее право не пристёгиваться по медицинским показаниям. **П. 11 b).**

3. [1] Знак 3.14 «Ограничение массы» запрещает движение всех транспортных средств включая автобусы, в том числе и сочленённые, в случае, если их фактическая масса больше указанной на знаке. Знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» не запрещает движение автобусов, в том числе и сочленённых, независимо от их фактической массы. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.4, 3.14).**

4. [1] Знак 2.5 «Преимущество встречного движения» обязывает водителя уступить дорогу встречным транспортным средствам, находящимся на узком участке или противоположном подъезде к нему. В данном случае под знаком 2.5 установлены дополнительные таблички 6.6.2 и 6.6.4 «Вид транспортного средства», таким образом знак 2.5 относится к грузовым автомобилям с разрешённой максимальной массой более 3500 кг и к автобусам с разрешён-

depășește 5000 kg. Astfel, aflându-vă la volanul autobuzului a cărui masă maximă autorizată depășește 5000 kg, trebuie să cedați trecerea tuturor vehiculelor care vin din sens opus. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (II. INDICATOARE DE PRIORITATE, 2.5, VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPLIMENTARĂ /PANOURI ADIȚIONALE/, 6.6.2, 6.6.4).**

5. [2] Pentru a nu crea obstacole vehiculelor de rută, acestora, de regulă, la sfârșitul itine-rului li se amenajează zonă de întoarcere, care se semnalizează prin indicatorul 5.47 "Zonă de întoarcere" însoțit de panoul adițional 6.6.4 "Tipul de vehicul". Întoarcerea altor vehicule în limitele acestei zone este interzisă. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (V. INDICATOARE DE INFORMARE ȘI ORIENTARE, 5.47, VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPLIMENTARĂ /PANOURI ADIȚIONALE/, 6.6.4, Particularități de utilizare a panourilor adiționale).**

6. [3] Indicatorul 3.7 "Circulație interzisă ansamblurilor de vehicule" interzice circulația autocamioanelor și mașinilor autopropulsate cu remorci de orice tip, precum și remorca-re autovehiculelor. Panoul adițional 6.5.2 "Direcție de acțiune", indică că indicatorul instalat înaintea intersecției își răsfărânge acțiunea asupra drumului ce urmează a fi traversat. Această restricție asupra autobuzelor nu se răsfărânge, astfel, în situația din imagine, conducătorului autobuzului, ce tractează o remorcă, i se permite deplasarea în orice direcție. **Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICTIE, 3.7, VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPLIMENTARĂ /PANOURI ADIȚIONALE/, 6.5.2, Particularități de utilizare a panourilor adiționale).**

7. [3] În situația din imagine, deoarece masa maximă a autobuzului ce-l conduceți depășește 5000 kg, veți ceda trecerea tuturor vehiculelor care vin din sens opus. Despre aceasta vă informează panoul 6.6.2 "Tipul de vehicul", care însoțește indicatorul 2.5 "Prioritate pentru circulația din sens opus". **Nota explicativă la anexa nr. 3 (II. INDICATOARE DE PRIORITATE, 2.5, VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPLIMENTARĂ /PANOURI ADIȚIONALE/, 6.6.2, 6.6.4).**

8. [2] În intersecții dirijarea circulației vehiculelor de rută, care se deplasează pe benzi special rezervate lor, poate fi efectuată separat de dirijarea circulației celorlalte vehicule, prin semafoare speciale având patru semnale luminoase de culoare albă aranjate în forma literei "T". În situația din imagine, funcționează semnalul inferior concomitent cu cel superior din stânga, astfel, autobuzului i se permite circulația doar la stânga. Deoarece în semafoarele amplasate deasupra celorlalte benzi este inclus semnalul roșu, autoturismelor circulația le este interzisă. **P. 20 1) alineatul 1, P. 20 6) alineatul 1, P. 21.**

9. [1] În intersecții dirijarea circulației vehiculelor de rută, care se deplasează pe benzi special rezervate lor, poate fi efectuată separat de dirijarea circulației celorlalte vehicule, prin semafoare speciale având patru semnale luminoase de culoare albă aranjate în forma literei "T". În situația din imagine, funcționează semnalul inferior concomitent cu cel superior din mijloc, astfel, autobuzului i se permite circulația doar înaintea. Semaforul amplasat deasupra benzii pe care se află autoturismul roșu îi permite deplasarea doar înaintea, iar celui galben semaforul amplasat deasupra benzii pe care se află îi interzice deplasarea. **P. 20 1) alineatul 1, P. 20 3), 6), P. 21.**

10. [3] În intersecții dirijarea circulației vehiculelor de rută, care se deplasează pe benzi special rezervate lor, poate fi efectuată separat de dirijarea circulației celorlalte vehicule, prin semafoare speciale având patru semnale luminoase de culoare albă aranjate în forma literei "T". În situația din imagine, funcționează numai semnalele superioare, astfel, autobuzului circulația îi este interzisă. Semaforul amplasat deasupra benzii pe care se află autoturismul albastru îi permite deplasarea doar înaintea, iar celui galben semaforul amplasat deasupra benzii pe care se află îi permite deplasarea înaintea sau la dreapta. **P. 20 3), 6) alineatul 2, P. 21.**

11. [1] În intersecții dirijarea circulației vehiculelor de rută, care se deplasează pe benzi special rezervate lor, poate fi efectuată separat de dirijarea circulației celorlalte vehicule, prin semafoare speciale având patru semnale luminoase de culoare albă aranjate în forma literei "T". În situația din imagine, funcționează semnalul inferior concomitent cu cel superior din mijloc, astfel, autobuzului i se permite circulația doar înaintea. Semaforul amplasat deasupra benzii pe care se află autoturismul galben îi permite deplasarea înaintea sau la dreapta, iar celui albastru semaforul amplasat deasupra benzii pe care se află îi interzice trecerea. **P. 20 1) alineatul 1, P. 20 3), 6), P. 21.**

12. [3] În intersecții dirijarea circulației vehiculelor de rută, care se deplasează pe benzi special rezervate lor, poate fi efectuată separat de dirijarea circulației celorlalte vehicule, prin semafoare speciale având patru semnale luminoase de culoare albă aranjate în forma literei "T". În situația din imagine, funcționează numai semnalele superioare, astfel, autobuzului circulația îi este interzisă. Semaforul amplasat deasupra benzii pe care se află autoturismul galben îi permite deplasarea înaintea sau la dreapta, iar celui verde semaforul amplasat deasupra benzii pe care se află îi permite deplasarea la stânga sau în direcție opusă. **P. 20 3), 6) alineatul 1, P. 21.**

13. [3] Pentru atenționarea altor participanți la trafic și pentru semnalizarea vehiculului de rută în cazul deplasării în întâmpinarea fluxului principal de transport, conducătorul acestuia, pe timp de zi, trebuie să pună în funcțiune lumina de întâlnire sau lumina de deplasare pe timp de zi. **P. 34 3) h).**

14. [1] Conducătorii vehiculelor de rută în cazul deplasării în sensul opus circulației pe banda special rezervată lor, trebuie să pună în funcțiune pe timp de zi lumina de întâlnire sau lumina de deplasare pe timp de zi, pe parcursul întregului an. Aceasta este necesar pentru atenționarea altor participanți la trafic. **P. 34 3) h).**

15. [2] Pentru atenționarea altor participanți la trafic și prevenirea oricărui pericol, conducătorul vehiculului semnalizat prin semnul distinctiv 5 "Copii", în cazul îmbarcării copiilor în autobuz și debarcării din acesta, trebuie să pună în funcțiune avertizorul de avarie. **P. 37 1) c).**

16. [3] Pentru garantarea siguranței de transportare a grupurilor de copii, conducătorii autocarelor și autobuzelor trebuie să-i atenționeze pe alți participanți la trafic prin semnalizarea vehiculelor în cauză, punând în funcțiune pe timp de zi lumina de întâlnire sau lu-

noy максимальной массой более 5000 кг. Следовательно, находясь за рулём автобуса с разрешённой максимальной массой более 5000 кг, Вы должны уступить дорогу всем транспортным средствам, которые движутся со встречного направления. **Пояснительная записка к приложению № 3 (II. ЗНАКИ ПРИОРИТЕТА, 2.5, VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ /ТАБЛИЧКИ/, 6.6.2, 6.6.4).**

5. [2] Чтобы не создавать препятствий маршрутным транспортным средствам при осуществлении разворота, в основном на конечных остановках, для них оборудуется специальная зона для выполнения этого манёвра, которая обозначается знаком 5.47 «Зона для разворота» с размещённой под ним табличкой 6.6.4 «Вид транспортного средства». Разворот других транспортных средств в пределах этой зоны запрещается. **Пояснительная записка к приложению № 3 (V. ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, 5.47, VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ /ТАБЛИЧКИ/, 6.6.4, Особенности применения дополнительных табличек).**

6. [3] Знак 3.7 «Движение составов транспортных средств запрещено» запрещает движение грузовых автомобилей и самоходных машин с прицепами любого типа, а также буксировку механических транспортных средств. Размещённая под ним табличка 6.5.2 «Направление действия» указывает, что установленный перед перекрёстком знак распространяет своё действие на пересекаемую дорогу. На автобусы это запрещение не распространяется, следовательно в ситуации, показанной на рисунке, водителю автобуса с прицепом движение разрешается в любом направлении. **Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.7, VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ /ТАБЛИЧКИ/, 6.5.2, Особенности применения дополнительных табличек).**

7. [3] Поскольку разрешённая максимальная масса автобуса за рулём которого Вы находитесь превышает 5000 кг, Вы должны уступить дорогу всем транспортным средствам, которые движутся со встречного направления. Об этом Вас информирует табличка 6.6.2 «Вид транспортного средства», установленная под знаком 2.5 «Преимущество встречного движения». **Пояснительная записка к приложению № 3 (II. ЗНАКИ ПРИОРИТЕТА, 2.5, VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ /ТАБЛИЧКИ/, 6.6.2, 6.6.4).**

8. [2] На перекрёстках регулирование движения маршрутных транспортных средств, движущихся по предназначенным для них полосам, может осуществляться специальными светофорами с четырьмя сигналами белого цвета, расположенными в виде буквы «Т», независимо от регулирования движения транспортных средств по другим полосам. В ситуации, показанной на рисунке, нижний сигнал, включённый одновременно с верхним левым сигналом, разрешает автобусу только поворот налево. Поскольку в светофорах, установленных над другими полосами, включён красный сигнал, движение легковыми автомобилями запрещено. **P. 20 1) абзац 1, P. 20 6) абзац 1, P. 21.**

9. [1] На перекрёстках регулирование движения маршрутных транспортных средств, движущихся по предназначенным для них полосам, может осуществляться специальными светофорами с четырьмя сигналами белого цвета, расположенными в виде буквы «Т», независимо от регулирования движения транспортных средств по другим полосам. В ситуации, показанной на рисунке, нижний сигнал, включённый одновременно с верхним средним сигналом, разрешает движение автобусу только в прямом направлении. Светофор, установленный над полосой по которой движется красный автомобиль, разрешает движение только прямо, а светофор, установленный над полосой на которой находится жёлтый, запрещает движение. **P. 20 1) абзац 1, P. 20 3), 6), P. 21.**

10. [3] На перекрёстках регулирование движения маршрутных транспортных средств, движущихся по предназначенным для них полосам, может осуществляться специальными светофорами с четырьмя сигналами белого цвета, расположенными в виде буквы «Т», независимо от регулирования движения транспортных средств по другим полосам. В ситуации, показанной на рисунке, включены только верхние сигналы, запрещающие движение автобусу. Светофор, установленный над полосой по которой движется синий автомобиль разрешает движение только прямо, а светофор, установленный над полосой по которой движется жёлтый, разрешает движение прямо или направо. **P. 20 3), 6) абзац 2, P. 21.**

11. [1] На перекрёстках регулирование движения маршрутных транспортных средств, движущихся по предназначенным для них полосам, может осуществляться специальными светофорами с четырьмя сигналами белого цвета, расположенными в виде буквы «Т», независимо от регулирования движения транспортных средств по другим полосам. В ситуации, показанной на рисунке, нижний сигнал включённый одновременно с верхним средним, разрешает движение автобусу только прямо. Светофор, установленный над полосой по которой движется жёлтый автомобиль разрешает движение прямо или направо, а светофор, установленный над полосой на которой находится жёлтый, разрешает движение прямо или направо. **P. 20 3), 6) абзац 2, P. 21.**

12. [3] На перекрёстках регулирование движения маршрутных транспортных средств, движущихся по предназначенным для них полосам, может осуществляться специальными светофорами с четырьмя сигналами белого цвета, расположенными в виде буквы «Т», независимо от регулирования движения транспортных средств по другим полосам. В ситуации, показанной на рисунке, включены только верхние сигналы, запрещающие движение автобусу. Светофор, установленный над полосой по которой движется жёлтый автомобиль разрешает движение прямо или направо, а светофор, установленный над полосой по которой движется зелёный, разрешает движение налево или в обратном направлении. **P. 20 3), 6) абзац 2, P. 21.**

13. [3] Для привлечения внимания других участников движения и с целью обозначения движущегося маршрутного транспортного средства навстречу общему потоку транспорта водитель этого транспортного средства в дневное время должен включать ближний свет фар или ходовые огни. **P. 34 3) h).**

14. [1] Ближний свет фар или ходовые огни в дневное время должны включать водители маршрутных транспортных средств, движущихся по специально выделенной полосе навстречу общему потоку транспорта в течение всего года. Это необходимо для привлечения внимания других участников дорожного движения. **P. 34 3) h).**

15. [2] Для привлечения внимания водителей других транспортных средств и предотвращения аварийных ситуаций, водитель транспортного средства, обозначенного опознавательным знаком 5 «Дети», должен включать аварийную сигнализацию при посадке детей в автобус и высадке из него. **P. 37 1) c).**

16. [3] Для обеспечения безопасности при перевозке групп детей, водители туристических автобусов и автобусов должны привлекать внимание других участников движения посредством включения на этих транспортных средствах в дневное время ближнего света фар или

mina de deplasare pe timp de zi. **P. 34 3) d).**

17. [2] Chiar dacă conducătorii de vehicule, în localități, sunt obligați să cedeze trecerea vehiculelor de rută, care încep deplasarea de la stația semnalizată, conducătorii acestor vehicule trebuie să ia în calcul situația reală, adică, trebuie să se asigure că aceasta manevra va fi executată în siguranță și nu va crea obstacole pentru ceilalți participanți la trafic. **P. 39 4), P. 80 1) d).**

18. [2] În situația dată conducătorul autobuzului pornește de la stația semnalizată, aflată în afara localității, de aceea el trebuie să cedeze trecerea altor vehicule, deoarece înainte de a începe deplasarea conducătorul autobuzului trebuie să se asigure că aceasta manevra va fi executată în siguranță și nu va crea obstacole pentru ceilalți participanți la trafic. **P. 32 5), P. 39 1).**

19. [4] Ulterior virării pe drumul cu bandă rezervată vehiculelor de rută deplasarea poate fi efectuată numai pe traiectoria D. Deplasarea pe alte traiectorii nu se permite. **P. 40 2), b), alineatul 2, Nota explicativă la anexa nr. 3 (V. INDICATOARE DE INFORMARE ȘI ORIENTARE, 5.42.1), Nota explicativă la anexa nr. 4 (I. SEMNIFICAȚIA MARCAJELOR ORIZONTALE, C) Alte marcaje, 1.23).**

20. [1] Autobuzelor, indiferent de clasa acestora, în localități, pe drumurile cu trei și mai multe benzi pe sens, li se permite deplasarea pe oricare din benzi. Regulamentul, în astfel de situații, impune restricții doar vehiculelor lente și autocamioanelor cu masa maximă autorizată care depășește 3500 kg. **P. 43 3) b), c).**

21. [2] Pe drumurile semnalizate prin indicatorul 5.4 "Drum pentru automobile", întrucât acestea, prin a lor construcție și amenajare, oferă condiții de transportare a pasagerilor la un nivel înalt de siguranță, viteza maximă admisibilă de deplasare pentru autobuzele altel-de decât autocarele, cele interurbane și turistice, pe aceste drumuri, este de 90 km/h. **P. 47 2) c).**

22. [1] Deoarece drumurile din afara localităților, care nu sunt semnalizate prin indicatorul 5.4 "Drum pentru automobile", nu oferă un nivel înalt de siguranță, precum și amenajarea autobuzelor suburbane nu garantează o siguranță înaltă de transportare a pasagerilor la viteze mari, Regulamentul stabilește pentru aceste autobuze o viteză maximă de până la 70 km/h. **P. 47 2) c).**

23. [2] Pentru garantarea siguranței de transportare a pasagerilor, Regulamentul impune restricție de viteză maximă admisibilă pentru autocare, autobuzele interurbane și turistice, care, indiferent de categoria drumului din afara localității, trebuie să nu depășească 90 km/h. **P. 47 2) b).**

24. [3] Chiar dacă prin Regulament pentru autocare, pe toate drumurile din afara localităților, limita maxima admisibilă de viteză este de până la 90 km/h, indicatorul 3.27 "Viteză maximă limitată", interzice conducătorilor tuturor vehiculelor, inclusiv și conducătorului acestui autocar, circulația cu o viteză mai mare decât cea menționată pe indicator. **P. 47 2) b), Nota explicativă la anexa nr. 3 (III. INDICATOARE DE INTERZICERE ȘI RESTRICȚIE, 3.27).**

25. [2] Conducătorul autobuzului, oprit fortuit pe trecerea la nivel cu calea ferată, trebuie imediat să efectueze debarcarea pasagerilor și să ia măsurile necesare pentru evacuarea acestora de pe trecere. Sunt obligați să-l ajute agentul de cale ferată, precum și alți conducători de vehicule aflați în apropierea trecerii. **P. 67 1).**

26. [3] Pentru a garanta informativitatea participanților la trafic, conducătorilor li se interzice oprirea în locurile în care prin aceasta devine imposibilă observarea mijloacelor de semnalizare. **P. 69 h).**

27. [1] Pentru garantarea eficienței sistemului de frânare și, prin aceasta, siguranței de deplasare a autobuzului, Regulamentul impune restricții în privința masei maxime autorizate a remorcii pentru bagaje, tractate de acesta, care nu trebuie să depășească 3000 kg. **P. 78 2).**

28. [1] Prin Regulament se stabilește că, în cazul în care remorcarea se efectuează prin intermediul cuplajului rigid, se interzice transportarea pasagerilor în autobuzul remorcat. Totodată prezența pasagerilor în autobuzul care remorchează nu este interzisă. **P. 77 1).**

29. [1] Prin Regulament se stabilește că, în cazul în care remorcarea se efectuează prin intermediul unei legături flexibile, se interzice transportarea pasagerilor în autobuzul remorcat. Totodată prezența pasagerilor în autobuzul care remorchează nu este interzisă. **P. 77 1).**

30. [3] Pe autostradă oprirea în afara locurilor special amenajate și semnalizate este interzisă. Dar, în caz de oprire fortuită conducătorul autobuzului poate folosi banda aflată după marginea părții carosabile. **Nota explicativă la anexa nr. 4 (I. SEMNIFICAȚIA MARCAJELOR ORIZONTALE, A. Marcaje longitudinale, 1.2 a), Comportamentul participanților la trafic, alineatul 3).**

31. [3] Autovehiculul destinat instruirii în conducere, în cazul deplasării pe drumurile publice, prezintă pericol pentru alți participanți la trafic. Conform Regulamentului, autobuzul destinat instruirii, trebuie să fie echipat cu oglindă retrovizoare pentru instructor, cu o casetă de formă triunghiulară cu lumină albă, având conturul de culoare roșie și inscripția "S" de culoare neagră, cu comandă dublă cel puțin asupra ambreiajului și frânei. În plus, acest autobuz, din cauza gabariturilor lui mari, trebuie să fie semnalizat suplimentar prin semnul distinctiv "Școală", care se instalează în fața și în spatele lui. În cazul deplasării pe timp de zi la acesta trebuie pusă în funcțiune lumina de întâlnire sau lumina de deplasare pe timp de zi. **P. 34 3) b), P. 36, alineatul 2, P. 108 4).**

32. [3] Pentru a garanta siguranța, prin Regulament se interzice transportarea persoanelor, numărul cărora depășește numărul de locuri prevăzute prin caracteristica tehnică a vehiculului, iar conducătorilor de autocare și autobuze, pe lângă aceasta, li se interzice și transportarea copiilor în vârstă de până la 12 ani pe bancheta din față din dreapta. **P. 83 a), d).**

33. [3] Datorită faptului că, talia copiilor în vârstă de până la 12 ani, în mare măsură, este de așa natură încât nu pot fi reținuți de centura de siguranță, în caz de impact, transportarea acestora pe bancheta din față este interzisă, chiar dacă sunt ținuți în brațe de persoane adulte. **P. 83 d).**

34. [4] Pentru a nu distra atenția de la conducerea vehiculului și, prin aceasta, a nu pe-

hodovых огней. **П. 34 3) d).**

17. [2] Несмотря на то, что в населённых пунктах Правила обязывают водителей уступать дорогу маршрутным транспортным средствам, начинающим движение от обозначенной остановки, водители этих транспортных средств должны учитывать реальную обстановку, то есть убедиться, что водители других, приближающихся к остановке транспортных средств, имеют возможность уступить им дорогу. Следовательно, в данной ситуации, водитель маршрутного транспортного средства должен включить указатель изменения направления движения, убедиться в том, что ему уступают дорогу и, только после этого, начать движение от обозначенной остановки. **П. 39 4), П. 80 1) d).**

18. [2] В данном случае водитель автобуса начинает движение от обозначенной остановки вне населённого пункта, следовательно он должен уступить дорогу другим транспортным средствам, поскольку перед началом движения водитель автобуса должен убедиться, что этот манёвр будет безопасным и не создаст препятствий другим участникам дорожного движения. **П. 32 5), П. 39 1).**

19. [4] После поворота на дорогу с полосой для маршрутных транспортных средств движение можно продолжить только по траектории D. Движение по другим траекториям не разрешается. **П. 40 2), b), абзац 2, Пояснительная записка к приложению № 3 (V. ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, 5.42.1), Пояснительная записка к приложению № 4 (I. ЗНАЧЕНИЯ ГОРИЗОНТАЛЬНОЙ РАЗМЕТКИ, С) Другая разметка, 1.23).**

20. [1] В населённых пунктах на дорогах с тремя и более полосами для движения в данном направлении, автобусам, независимо от их класса, разрешается движение по любой из полос. В аналогичных ситуациях Правила устанавливают ограничения только для тихоходных транспортных средств и грузовых автомобилей с разрешённой максимальной массой более 3500 кг. **П. 43 3) b), c).**

21. [2] Поскольку дороги, обозначенные знаком 5.4 «Дорога для автомобилей», обустроены и оборудованы таким образом, что предоставляют высокий уровень безопасности при перевозке пассажиров, допустимая максимальная скорость автобусов, иных, чем междугородные, экскурсионные и туристические, на этих дорогах устанавливается в пределах 90 км/ч. **П. 47 2) c).**

22. [1] Поскольку дороги, которые не обозначены знаком 5.4 «Дорога для автомобилей», не предоставляют высокого уровня безопасности при перевозке пассажиров, а автобусы, предназначенные для пригородного сообщения не отвечают требованиям безопасности, для движения с высокой скоростью, Правила устанавливают максимальную скорость для таких автобусов в пределах 70 км/ч. **П. 47 2) c).**

23. [2] Для обеспечения безопасности при перевозке пассажиров, Правила ограничивают допустимую максимальную скорость для междугородных, экскурсионных и туристических автобусов, которая, независимо от категории дороги вне населённого пункта, не должна превышать 90 км/ч. **П. 47 2) b).**

24. [3] Несмотря на то, что Правила устанавливают для междугородных автобусов на дорогах вне населённых пунктов допустимый максимальный предел скорости до 90 км/ч, знак 3.27 «Ограничение максимальной скорости» запрещает водителям всех транспортных средств, в том числе и водителю данного междугородного автобуса превышать скорость, ограниченную указанным знаком. **П. 47 2) b), Пояснительная записка к приложению № 3 (III. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 3.27).**

25. [2] При вынужденной остановке автобуса на железнодорожном переезде водитель должен немедленно высадить пассажиров и принять необходимые меры к удалению их за пределы переезда. Ему обязаны помогать дежурный по переезду, а также водители других транспортных средств, находящихся вблизи переезда. **П. 67 1).**

26. [3] Для обеспечения необходимой информированности участников дорожного движения, водителям запрещается остановка в местах, где остановившееся транспортное средство загрохивает средства дорожной сигнализации. **П. 69 h).**

27. [1] Для того, чтобы гарантировать эффективность тормозной системы, и тем самым обеспечить безопасность движения автобуса, Правилами установлено ограничение по разрешённой максимальной массе буксируемого прицепа, которая не должна превышать 3000 кг. **П. 78 2).**

28. [1] Правила устанавливают, что при буксировке посредством жёсткой сцепки запрещается перевозить людей в буксируемом автобусе. При этом нахождение людей в буксирующем автобусе не запрещается. **П. 77 1).**

29. [1] Правила устанавливают, что при буксировке посредством гибкой сцепки запрещается перевозить людей в буксируемом автобусе. При этом нахождение людей в буксирующем автобусе не запрещается. **П. 77 1).**

30. [3] На автомагистралях остановка вне специально обустроенных и обозначенных мест запрещена. Однако, при вынужденной остановке водитель автобуса может использовать полосу, расположенную за внешним краем проезжей части. **Пояснительная записка к приложению № 4 (I. ЗНАЧЕНИЯ ГОРИЗОНТАЛЬНОЙ РАЗМЕТКИ, А. Продольная разметка, 1.2 a), Действия участников дорожного движения, абзац 3).**

31. [3] Учебное транспортное средство при движении по общественным дорогам представляет опасность для других участников движения. В соответствии с Правилами, автобус, предназначенный для обучения вождению, должен быть оборудован зеркалом заднего вида для инструктора, каскетой в форме треугольника с белым светом, с каймой красного цвета и надписью «Ш» чёрного цвета, двойным управлением по меньшей мере на привод сцепления и тормоза. Кроме того, такой автобус, из-за его больших габаритов, должен быть обозначен дополнительно опознавательным знаком «Учебное транспортное средство», который устанавливается спереди и сзади. В дневное время на нём должен быть включён ближний свет фар или включены дневные ходовые огни. **П. 34 3) b), П. 36, абзац 2, П. 108 4).**

32. [3] В целях обеспечения безопасности, Правила запрещают перевозить людей, число которых превышает количество мест, предусмотренных технической характеристикой транспортного средства, а водителям междугородных автобусов и автобусов, кроме того, запрещается перевозить детей в возрасте до 12 лет на правом переднем сиденье. **П. 83 a), d).**

33. [3] Принимая во внимание, что, в абсолютном большинстве случаев, рост детей не достигших 12 летнего возраста не позволяет удерживать их ремнём безопасности в случае наезда на препятствие, перевозить детей на переднем сиденье маломестного автобуса запрещается, даже на руках у взрослых. **П. 83 d).**

34. [4] Чтобы не отвлекать внимание водителя от управления транспортным средством и,

riclita siguranța traficului, conducătorului vehiculului de rută categoric i se interzice să poarte discuții cu alte persoane, să permită accesul acestora în cabină, precum și să consume alimente, băuturi sau să fumeze, iar pentru a nu stânjeni circulația, acestuia îi este interzis să circule cu viteză redusă fără motiv întemeiat. **P. 50 c), P. 80 3).**

35. [1] Copiii prin natura lor, se caracterizează a fi vioi și plini de energie, adică, neastâmpărați. Prin urmare, pentru a se garanta siguranța de transportare, aceștia trebuie în permanență să fie supravegheați cel puțin de o persoană adultă, aflată în salonul autocarului sau autobuzului, iar aceste vehicule trebuie să fie semnalizate în față și în spate cu semnul distinctiv 5 "Copii". **P. 82 2).**

36. [3] Pentru garantarea siguranței traficului rutier, portbagajul, instalat deasupra vehiculului destinat transportului de persoane, trebuie să corespundă tuturor cerințelor tehnice, adică, să fie recunoscut oficial, altfel zis să fie omologat. **P. 92.**

37. [3] Pentru a evita traumatizarea pasagerilor, în timpul manevrărilor și frânărilor bruște impuse de situațiile rutiere, bagajele trebuie plasate în portbagajul autobuzului, iar cele de mână pe rafturile destinate acestui scop.

38. [4] Pentru a stinge rapid, în caz de iscare a incendiului, un stingător trebuie să fie la îndemână conducătorului, adică unul trebuie să fie în cabina acestuia, iar al doilea în salonul pasagerilor. Conducătorul va explica unuia din pasageri modul de folosire a stingătorului și împreună vor stinge incendiul. **P. 122 6 j), alineatul 1.**

39. [1] În cazul staționării autobuzului, a cărui masă maximă autorizată depășește 5000 kg, pe un sector de drum cu declivitate, pe lângă imobilizarea acestuia cu frână de staționare și prin includerea unei trepte inferioare în cutia de viteze, pentru garantarea staționării conducătorul trebuie să blocheze cel puțin două roți, folosind penele pentru asigurarea staționării. **P. 122 6 j), alineatul 2. Nota explicativă la anexa nr. 3 (VI. INDICATOARE DE INFORMARE SUPPLEMENTARĂ/PANOURI ADIȚIONALE/, 6.6.1–6.6.9 (6.6.4)).**

40. [4] Pentru garantarea siguranței de transportare a pasagerilor în autobuze, Regulamentul impune unele cerințe față de starea pneurilor acestora. În special, pentru asigurarea aderenței corespunzătoare a pneurilor cu calea și, prin aceasta, a unei stabilități înalte de deplasare, precum și pentru o frânare eficientă, înălțimea reziduală minimă a profilului benzii de rulare trebuie să fie nu mai mică de 2 mm. **P. 122 5 a).**

41. [3] Nu este interzisă exploatarea autobuzelor în cazul în care la roțile axei din spate a acestora sunt montate pneuri cu profilul benzii de rulare reșapat. **P. 122 5 e), alineatul 3, P. 122 5 f), P. 122 6 j), alineatul 2.**

42. [3] Prin Regulament este stabilit că autobuzele destinate circulației în traficul internațional trebuie să fie echipate cu tahograf și acesta să fie funcțional. **P. 122 6 g).**

43. [3] Pentru înregistrarea unor parametri și reglementarea regimului de lucru a echipajelor autobuzelor, care transportă pasageri în traficul internațional și ridicării siguranței de transportare a acestora, autobuzele în cauză obligatoriu trebuie să fie echipate cu tahograf. **P. 122 6 g).**

44. [3] Actele normative tehnice, precum și Regulamentul circulației rutiere, din motive de garantare a siguranței de transportare a pasagerilor, impun cerințe severe față de starea tehnică a autobuzelor. Autobuzele trebuie să fie supuse inspecției tehnice periodice la fiecare 6 luni, iar ecusonul și raportul care confirmă efectuarea acestei inspecții trebuie să fie cu termenul valabil. **P. 121 b), P. 122 6 j), Art. 40 (5) a), Legea privind siguranța traficului rutier.**

45. [3] Doar în lipsa cricului și a cablului de remorcare nu se interzice exploatarea autobuzelor. În toate celelalte cazuri exploatarea este interzisă. **P. 122 6 j), alineatele 1 și 2.**

46. [3] Înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare a pneurilor fiind nu mai mică de 2 mm nu este o condiție de a interzice exploatarea autobuzului. În celelalte cazuri enumerate, exploatarea autobuzului este interzisă. **P. 122 5 a), f), j).**

47. [4] Pentru a nu periclita siguranța pasagerilor aflați în autobuzul, pe cale să se răstoarne, conducătorul acestuia trebuie să întreprindă măsuri de evacuare imediată a pasagerilor din autobuz prin ieșirile de urgență (prin geamurile și trapele acoperișului autobuzului), precum și să ceară celor care nu au suferit, să acorde ajutor celor traumatizați, persoanelor cu dizabilități și copiilor, să părăsească autobuzul, respectând măsurile de siguranță.

48. [4] Pentru garantarea siguranței de transportare a pasagerilor (siguranței de deplasare), numărul acestora nu trebuie să depășească numărul de locuri prevăzute prin caracteristică tehnică a vehiculului, iar masa reală a autobuzului (rezultată de la numărul de pasageri și masa bagajelor acestora) și distribuirea acesteia pe axe nu trebuie să depășească valorile stabilite prin caracteristică tehnică a vehiculului, adică nu trebuie să depășească masa maximă autorizată, precum și masa stabilită pe oricare din axele acestuia. În cazul în care masa reală a autobuzului depășește masa maximă autorizată a acestuia, eficiența sistemului de frânare se reduce, iar dacă distribuirea masei pe oricare din axele autobuzului nu corespunde cerințelor tehnice, deplasarea acestuia devine instabilă, adică poate fi provocat derapajul sau chiar cauzată răsturnarea autobuzului.

49. [5] Autobuzele destinate transportului internațional, pentru garantarea siguranței de transportare a pasagerilor, sunt dotate cu tahograf care înregistrează viteza de deplasare și parcursul autobuzului, precum și regimul de lucru și odihnă a conducătorilor.

50. [2] Pentru a evita surmenarea conducătorilor din cadrul echipajului autobuzului și pentru a menține o fiabilitate înaltă a acestora, timpul de conducere zilnic nu trebuie să depășească nouă ore. **Directiva PE și CE Nr. 2002/15/CE, Art. 4 (e) a).**

51. [2] Pentru a evita surmenarea conducătorilor autobuzelor destinate circulației în traficul internațional și pentru a menține o fiabilitate înaltă a acestora, actele normative admit extinderea timpului de conducere zilnic până la 10 ore, doar de două ori pe săptămână. **Directiva PE și CE Nr. 2002/15/CE, Art. 4 (e) a).**

52. [3] Forma oscilatorie a curbei vitezei înregistrate de tahograf, indică că conducătorul conduce autobuzul cu frecvente accelerații și frânări, factori ce contribuie la creșterea exagerată a consumului de combustibil, precum și această modalitate de conducere a vehiculului periclitează siguranța traficului.

53. [1] Pentru a înlesni utilizarea tahografului de către conducătorii de vehicule și lucrătorii organelor de control, la nivel internațional au fost adoptate anumite simboluri, care sunt aplicate pe partea anterioară a tahografului. În cazul dat acest simbol semnifică timpul de

tem самым, не подвергать опасности других участников дорожного движения, водителю маршрутного транспортного средства категорически запрещается разговаривать с пассажирами, впускать их в кабину, а также принимать пищу, пить или курить. Кроме того, водителю маршрутного транспортного средства запрещается двигаться без необходимости со слишком малой скоростью, тем самым создавая помехи движению. **П. 50 с), П. 80 3).**

35. [1] Дети, по своей природе, подвижны и полны энергии. Поэтому, для обеспечения безопасности при их перевозке, они должны находиться под постоянным наблюдением по меньшей мере одного взрослого, находящегося в качестве сопровождающего в салоне междугородного автобуса или автобуса. Кроме того, на этих транспортных средствах, спереди и сзади, должен быть установлен опознавательный знак 5 «Дети». **П. 82 2).**

36. [3] Для обеспечения безопасности дорожного движения, багажник, установленный на крыше транспортного средства, предназначенного для перевозки людей, должен соответствовать всем техническим требованиям, иначе говоря, должен конструктивно соответствовать данному транспортному средству. **П. 92.**

37. [3] Чтобы не допустить травмирования пассажиров при маневрировании и резких торможениях вызванных дорожной обстановкой, багаж должен быть размещен в багажном отделении, а ручной багаж на полках, предназначенных для этой цели.

38. [4] Чтобы быстро ликвидировать возгорание, в случае его возникновения, один огнетушитель должен быть под рукой у водителя, то есть закреплён в его кабине, а второй в пассажирском салоне. Водитель должен объяснить одному из пассажиров правила обращения с огнетушителем и совместно приступить к ликвидации возгорания. **П. 122 6 j), абзац 1.**

39. [1] Для предотвращения самопроизвольного трогания с места, при стоянке на уклоне автобуса, с разрешённой максимальной массой более 5000 кг, наряду с использованием стояночного тормоза и включением одной из пониженных передач, необходимо установить по меньшей мере под два колеса противооткатные упоры. **П. 122 6 j), абзац 2. Пояснительная записка к приложению № 3 (VI. ЗНАКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ ТАБЛИЧКИ/, 6.6.1–6.6.9 (6.6.4)).**

40. [4] Для обеспечения безопасности перевозки пассажиров в автобусах Правила предъявляют некоторые требования к состоянию их шин. В частности, для качественного сцепления шин с дорогой и высокой устойчивости при движении, а также для эффективного торможения, остаточная высота рисунка протектора шин должна быть не менее 2 мм. **П. 122 5 а).**

41. [3] Не запрещается эксплуатация автобусов если на их задней оси установлены шины с восстановленным протектором. **П. 122 5 е), абзац 3, П. 122 5 ф), П. 122 6 j), абзац 2.**

42. [3] Правилами устанавливается, что автобусы, участвующие в международном движении, должны быть оснащены исправным тахографом. **П. 122 6 г).**

43. [3] Для регистрации некоторых параметров движения и осуществления контроля над режимом работы и отдыха экипажей автобусов, участвующих в международном движении, эти автобусы должны быть обязательно оборудованы тахографом, что способствует повышению безопасности перевозки пассажиров. **П. 122 6 г).**

44. [3] Технические нормативные документы, а также Правила дорожного движения, в целях обеспечения безопасности перевозки пассажиров, предъявляют повышенные требования к техническому состоянию автобусов. Автобусы должны проходить периодическую техническую инспекцию один раз в 6 месяцев, а талон и рапорт, подтверждающий её прохождение не должны быть с истекшим сроком действия. **П. 121 б), П. 122 6 j), Ст. 40 (5) а), Закона о безопасности дорожного движения.**

45. [3] Только при отсутствии домкрата и буксировочного троса не запрещается эксплуатация автобусов. Во всех остальных случаях эксплуатация запрещена. **П. 122 6 j), абзацы 1 и 2.**

46. [3] Остаточная высота рисунка протектора шин не менее 2 мм не является условием для запрета эксплуатации автобуса. В остальных перечисленных случаях эксплуатация автобуса запрещена. **П. 122 5 а), f), j).**

47. [4] Для обеспечения безопасности пассажиров находящихся в автобусе, который может опрокинуться, его водитель должен предпринять меры по немедленной эвакуации людей через аварийные выходы в окнах и на крыше транспортного средства, а также при содействии пассажиров, которые не пострадали, помочь раненым, лицам с ограниченными возможностями и детям безопасно покинуть автобус.

48. [4] Для обеспечения безопасности при перевозке пассажиров, их число не должно превышать количества сидячих мест, предусмотренных технической характеристикой транспортного средства, а фактическая масса автобуса (с учётом количества пассажиров и массы багажа) и её распределение по осям, не должна превышать установленных его технической характеристикой, то есть, не должна превышать разрешённую максимальную массу, а также допустимую массу, приходящуюся на любую из его осей. Если фактическая масса автобуса превышает его разрешённую максимальную массу, то эффективность тормозной системы снижается, а в случае, когда распределение массы по осям не соответствует техническим требованиям, то движение автобуса становится неустойчивым, что может привести к его заносу или даже к опрокидыванию.

49. [5] На автобусах, участвующих в международном движении, для обеспечения безопасности перевозки пассажиров устанавливается тахограф, который регистрирует скорость движения и пробег автобуса, а также режим работы и время отдыха водителей.

50. [2] Для предотвращения чрезмерной усталости водителей из состава экипажа автобуса, и поддержания их высокой надёжности, ежедневное время нахождения за рулём не должно превышать девяти часов. **Директива ЕП и СЕ № 2002/15/ЕС, Ст. 4 (е) а).**

51. [2] Для предотвращения чрезмерной усталости водителей автобуса, участвующего в международном движении, и поддержания их высокой надёжности, нормативными актами допускается увеличение ежедневного времени нахождения за рулём до 10 часов, не более двух раз в неделю. **Директива ЕП и СЕ № 2002/15/ЕС, Ст. 4 (е) а).**

52. [3] Зигзагообразная форма кривой скорости, записанной тахографом, указывает, что водитель управляет автобусом с применением частых разгонов и торможений. Это приводит к значительному увеличению расхода топлива. Кроме того, такой способ управления транспортным средством угрожает безопасности движения.

53. [1] Для того, чтобы тахографом могли пользоваться водители и работники контролируемых органов в разных странах, на международном уровне разработаны определённые символы, изображённые на передней панели прибора. В данном случае, символ обозначает

conducere a autobuzului.

54. [2] Pentru a înlesni utilizarea tahografului de către conducătorii de vehicule și lucrătorii organelor de control, la nivel internațional au fost adoptate anumite simboluri, care sunt aplicate pe partea anterioară a tahografului. În cazul dat acest simbol semnifică timpul de aflare la locul de lucru (în autobuz – alături de celălalt conducător care conduce sau în cabina de dormit).

55. [3] Pentru a înlesni utilizarea tahografului de către conducătorii de vehicule și lucrătorii organelor de control, la nivel internațional au fost adoptate anumite simboluri, care sunt aplicate pe partea anterioară a tahografului. În cazul dat acest simbol semnifică timpul altor activități (conducătorul nu se află în autobuz, acesta efectuează lucrări de întreținere a vehiculului, primește foaia de parcurs sau alte acte privind transportarea pasagerilor etc.).

56. [4] Pentru a înlesni utilizarea tahografului de către conducătorii de vehicule și lucrătorii organelor de control, la nivel internațional au fost adoptate anumite simboluri, care sunt aplicate pe partea anterioară a tahografului. În cazul dat acest simbol semnifică întreruperile activității de conducere și perioadele zilnice de odihnă.

57. [3] Pentru a nu dimina fiabilitatea conducătorului autobuzului, pe motive de surmenare a acestuia, durata de conducere săptămânală trebuie să nu depășească 56 ore. **Directiva PE și CE Nr. 2002/15/CE, Art. 4 (e) b).**

58. [4] Pentru a nu dimina fiabilitatea conducătorului autobuzului, pe motive de surmenare a acestuia, durata de conducere pe parcursul oricăror două săptămâni consecutive trebuie să nu depășească 90 ore. **Directiva PE și CE Nr. 2002/15/CE, Art. 4 (e) b).**

59. [3] Momentul de răsturnare a autobuzului, la deplasarea acestuia în curbă, este direct proporțional produsului dintre forța centrifugă și înălțimea de dislocare a centrului de greutate al lui. Așadar, cea mai bună stabilitate transversală o posedă autobuzul urban cu pasagerii aflați doar pe scaune, (imagina C), întrucât înălțimea de dislocare a centrului de greutate a acestuia este mai mică decât la celelalte două autobuze care sunt în întregime încărcate cu pasageri și bagaje.

60. [3] Exfolierea, demontarea sau altă ieșire din uz a pneului montat la roata axei din față prezintă pericol, întrucât conduce la pierderea maniabilității și stabilității de deplasare a vehiculului. O probabilitate înaltă de acest gen de deteriorări prezintă pneurile cu profilul benzii rulante reșapat. Pentru autobuze valorile limitelor maxime a vitezei de deplasare pe drumurile publice sunt mai mari decât pentru alte tipuri de vehicule și pentru a evita oricare din situațiile periculoase menționate, montarea anvelopelor cu profilul benzii rulante reșapat la roțile axei din față a acestor vehicule este interzisă, deoarece pot avea loc urmări imprevizibile. **P. 122 5) f).**

61. [3] Pentru a se garanta siguranța, prealabil începerii deplasării din stație, conducătorul, în primul rând, prin oglinda retrovizoare exterioară din dreapta, trebuie să se asigure că în autobuz nu mai urcă și nu mai coboară nici un pasager, și să închidă ușile. Apoi, prin oglinda retrovizoare exterioară din stânga, să se asigure că această manevră va fi executată în siguranță și nu va crea obstacole pentru ceilalți participanți la trafic. **P. 80 1) b), c), d).**

62. [4] Deplasarea cu viteză variabilă (în regim de accelerare sau de frânare intensivă) provoacă senzații considerabile de disconfort a pasagerilor, la rândul său, aceasta conduce la afectări fiziologice, irită aparatul vestibular, provocându-se dureri de cap, amețeli, grețuri și vomitări, adică poate cauza așa-numita "boala de mare". De aceea, pentru a garanta siguranța și confortul pasagerilor, conducătorul trebuie să se deplaseze cu o viteză cât mai constantă, precum și să oprească cât mai aproape de bordură, pentru ca pasagerii să urce în autobuz sau să coboare din acesta fără dificultăți. Deplasarea cu capacele de ventilare a salonului permanent în poziție deschisă conduce la formarea curenților de aer în autobuz, care de asemenea pot provoca disconfortul pasagerilor.

63. [2] Suprîncărcarea autobuzului prin depășirea numărului de pasageri, prescris ca maxim admisibil în caracteristica tehnică a acestuia, pe lângă faptul că va reduce stabilitatea acestuia, semnificativ va reduce și eficiența sistemului de frânare, factori care va periclita considerabil siguranța de transportare a pasagerilor.

64. [3] Probabilitatea de deplasarea bruscă a pasagerilor în salonul autobuzului, mai cu seamă a celor care stau pe picioare, este foarte înaltă atunci când conducătorul efectuează brusc manevrele de virare, accelerează sau frânează intensiv. Acest lucru are loc datorită forței de inerție care apare în timpul acțiunilor sus menționate, comise de conducător.

65. [3] Conducătorul vehiculului de rută trebuie să oprească autobuzul pentru debarcarea pasagerilor doar în stația semnalizată cât mai aproape de trotuar sau de acostament, astfel încât să fie exclusă debarcarea acestora pe partea carosabilă. **P. 80 1) a).**

66. [2] Deoarece traversarea drumului prezintă pericol atât prin fața cât și prin spatele autobuzului, pentru a se convinge în siguranța traversării, elevii trebuie să aștepte în afara drumului până ce autobuzul se va îndepărta. **P. 116 1) a).**

67. [3] Pentru garantarea siguranței de transportare a pasagerilor conducătorul autobuzului sau a autocarului poate deschide ușa salonului numai după oprirea deplină în stația semnalizată pentru vehiculele de rută. **P. 80 1) b).**

68. [5] Utilizarea tahografului contribuie la ridicarea nivelului siguranței de deplasare și economicității autobuzului, permite simplificarea evidenței de exploatare a acestuia și constituie o bază sigură și corectă de evidență a activității conducătorului.

69. [4] Tahograful este un martor sigur în caz de accidentul în traficul rutier, deoarece frecvent depozitiile martorilor diferă, mai ales în aprecierea subiectivă a vitezei, care, pentru stabilirea vinovăției, adesea este cea mai importantă. Totodată, înregistrările furnizate de acest aparat permit, stabilirea cu precizie a vitezei înaintea accidentului și, eventual, după accident, precum și momentul precis când s-a produs acesta.

70. [4] Biletul de călătorie atestă existența asigurării obligatorii a pasagerului. Orice organizație care prestează servicii de transport public este obligată să aibă încheiate contracte de asigurare obligatorie a călătorilor. În costul biletului de călătorie se include și prima de asigurare ce o va primi pasagerul în caz de traumatizare în accident. **Codul transporturilor rutiere.**

71. [4] Înainte de fiecare pornire în cursă, autobuzul trebuie supus inspecției tehnice de către mecanicul auto al întreprinderii, care înscrie datele în Registrul controlului tehnic și în foaia de parcurs, însoțite de semnătură și ștampilă. De asemenea, conducătorii trec în mod obligatoriu controlul medical. Dacă starea sănătății corespunde cerințelor medicale,

время управления автобусом.

54. [2] Для того, чтобы тахографом могли пользоваться водители и работники контролируемых органов в разных странах, на международном уровне разработаны определенные символы, изображенные на передней панели прибора. В данном случае, символ обозначает время присутствия на рабочем месте (в автобусе – рядом с водителем, который им управляет или в спальном отсеке).

55. [3] Для того, чтобы тахографом могли пользоваться водители и работники контролируемых органов в разных странах, на международном уровне разработаны определенные символы, изображенные на передней панели прибора. В данном случае, символ обозначает время прочей работы (вне автобуса – водитель осуществляет работы по его техническому обслуживанию, получает маршрутный лист или другие документы для перевозки пассажиров и т. п.).

56. [4] Для того, чтобы тахографом могли пользоваться водители и работники контролируемых органов в разных странах, на международном уровне разработаны определенные символы, изображенные на передней панели прибора. В данном случае, символ обозначает время перерывов и ежедневного отдыха.

57. [3] Чтобы не допустить переутомления водителя автобуса, что может отрицательно повлиять на его надежность, продолжительность рабочего времени в течение недели не должна превышать 56 часов. **Директива ЕП и СЕ № 2002/15/ЕС, Ст. 4 (е) б).**

58. [4] Чтобы не допустить переутомления водителя автобуса, что может отрицательно повлиять на его надежность, продолжительность рабочего времени в течение двух недель подряд, не должна превышать 90 часов. **Директива ЕП и СЕ № 2002/15/ЕС, Ст. 4 (е) б).**

59. [3] Опрокидывающий момент, который появляется при движении автобуса на повороте, прямо пропорционален произведению центробежной силы на высоту, на которой расположен его центр тяжести. Таким образом наиболее устойчивым против опрокидывания является городской автобус с пассажирами только на местах для сидения (рис. С), поскольку его центр тяжести расположен ниже, чем у двух других автобусов, у которых все места заняты пассажирами, а багажные отделения заполнены багажом.

60. [3] Расслоение, демонтаж с обода диска колеса или другие повреждения шины, смонтированной на передней оси, представляют опасность, поскольку они могут привести к потере управляемости и устойчивости при движении транспортного средства. Особенно высока вероятность такого рода повреждений у шин с восстановленным протектором. Для автобусов допустимый максимальный предел скорости на общественных дорогах значительно выше, чем для других транспортных средств и, чтобы предотвратить возможность возникновения любой из упомянутых опасных ситуаций с непредсказуемыми последствиями, установка шин с восстановленным протектором на переднюю ось этих транспортных средств запрещается. **П. 122 5) ф).**

61. [3] Для обеспечения безопасности, перед началом движения от остановки, водитель, в первую очередь, через правое наружное зеркало заднего вида должен убедиться в том, что из автобуса не выходит и в автобус не входит ни один пассажир и закрыть двери. Затем, через левое наружное зеркало заднего вида он должен убедиться, что им приняты все необходимые меры предосторожности для предотвращения дорожно-транспортного происшествия. **П. 80 1) b), c), d).**

62. [4] Движение автобуса в режиме интенсивных разгонов и резких торможений вызывает значительный дискомфорт пассажиров, что в свою очередь ведёт к физиологическим расстройствам, раздражению вестибулярного аппарата, головным болям, головокружению, тошноте и рвоте, то есть может вызвать так называемую «морскую болезнь». Таким образом, для обеспечения безопасности и комфорта пассажиров, водитель должен вести автобус с применением плавных разгонов и торможений, а также останавливаться как можно ближе к бордюру, чтобы дать возможность пассажирам без труда входить в автобус и выходить из него. Движение с постоянно открытыми вентиляционными люками салона создаёт в автобусе сквозняки, провоцирующие дискомфорт пассажиров.

63. [2] Перегрузка автобуса, связанная с превышением числа пассажиров, максимально допустимого по его технической характеристике, наряду со снижением его устойчивости, существенно снижает и эффективность тормозной системы, что в значительной степени создаст угрозу безопасности при перевозке пассажиров.

64. [3] Вероятность резкого перемещения пассажиров в салоне автобуса, в особенности стоящих пассажиров, очень высока в случаях, когда водитель осуществляет резкие повороты, интенсивные ускорения или внезапные торможения. Эти перемещения происходят под воздействием силы инерции, которая возникает вследствие упомянутых выше действий водителя.

65. [3] Водитель маршрутного транспортного средства должен остановить автобус для высадки пассажиров только на обозначенной остановке как можно ближе к тротуару или обочине, чтобы исключить их высадку на проезжую часть. **П. 80 1) a).**

66. [2] Поскольку переход дороги представляет опасность при обходе автобуса как спереди, так и сзади, для того, чтобы дети убедились в безопасности перехода, они должны оставаться за пределами дороги до тех пор, пока автобус не отъедет. **П. 116 1) a).**

67. [3] Для обеспечения безопасности при перевозке пассажиров, водитель автобуса или междугородного автобуса может открыть дверь салона только после того как он полностью остановился на обозначенной остановке маршрутных транспортных средств. **П. 80 1) b).**

68. [5] Использование тахографа способствует повышению уровня безопасности движения и экономичности автобуса, позволяет упростить учёт его эксплуатации и является основой надёжного и правильного учёта деятельности водителя.

69. [4] Тахограф при дорожно-транспортном происшествии (ДТП), является надёжным свидетелем, поскольку показания очевидцев часто расходятся, особенно в субъективной оценке скорости, которая для установления вины, зачастую является самой важной. Вместе с тем записи, предоставляемые этим устройством, позволяют точно определить скорость до аварии и, возможно, после аварии, а также точный момент, когда она произошла.

70. [4] Проездной билет удостоверяет наличие у пассажира обязательного страхования. Любая организация, оказывающая услуги общественного транспорта, обязана иметь заключённые договоры обязательного страхования пассажиров. В стоимость проездного билета также включена и страховая премия, которую пассажир получит в случае травмирования в результате ДТП. **Кодекс автомобильного транспорта.**

71. [4] Перед каждой поездкой автобус должен проходить технический осмотр у автомеханика предприятия, который вносит данные в Журнал технического контроля и в путевой лист, заверенные подписью и печатью. Также водители должны пройти обязательный медицинский осмотр. Если состояние здоровья соответствует медицинским требованиям, врач

doctorul permite ieșirea șoferului pe rută. Rezultatele examenului medical se înscriu de medic în Registrul de evidență a controlului medical, însoțite de semnătura și ștampila medicului, care se aplică și pe foaia de parcurs.

72. [2] Pentru garantarea siguranței de transportare a pasagerilor, precum și pentru încadrarea în timpul prevăzut de ajungere la destinație, echipajul autobuzului trebuie să fie format din cel puțin doi conducători. Astfel, se asigură deplasarea continuă a autobuzului și, în același timp, respectarea timpului de repaus a conducătorilor echipajului, precum și menținerea fiabilității acestora, adică a siguranței de deplasare.

73. [4] Echipajului autobuzului are dreptul să primească de la serviciile de control explicații respective privind imputarea unor încălcări, să ceară de la pasageri respectarea regulilor de comportament, precum și de a clarifica apartenența bagajului înainte de eliberarea acestuia. **Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje.**

74. [5] Echipajul autobuzului este obligat să respecte Regulamentul circulației rutiere și regulile de exploatare tehnică a autobuzului, să respecte orarul de circulație, precum și să întrețină autobuzul în starea tehnică și sanitară corespunzătoare. **Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje.**

75. [5] Echipajului autobuzului i se interzice transportarea în salon obiectelor neprevăzute de condițiile tehnice, pieselor de schimb și recipientelor cu lichide tehnice, folosirea aparatelor audio și video, dacă pasagerii asta nu doresc, să utilizeze telefonul mobil, precum și să transporte pasageri fără bilete. **Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje.**

76. [3] Conducătorii autovehiculelor destinate transportului de persoane, în număr mai mult de 8, dar nu mai mult de 16 pasageri pe scaune în afara conducătorului, suplimentar la dreptul de a conduce vehicule de categoria B, trebuie să posede și dreptul de a conduce vehicule de subcategoria D1. **Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022.**

77. [1] Se consideră vehicul de subcategoria D1 autovehiculul care are o capacitate de transportare mai mult de 8, dar nu mai mult de 16 pasageri pe scaune în afara conducătorului, precum și o lungime ce nu depășește 8 m. **Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022.**

78. [4] Conducătorii care conduc autovehicule destinate transportului de persoane într-un număr de peste 16 pasageri pe scaune în afara conducătorului, suplimentar la dreptul de a conduce vehicule de categoriile BD1 sau BC, trebuie să posede și dreptul de a conduce vehicule de categoria D. **Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022.**

79. [3] Se consideră vehicul de categoria D, autovehiculul destinat transportării a peste 8 pasageri pe scaune în afara conducătorului, precum și o lungime ce depășește 8 m. **Hotărârea Guvernului nr. 181 din 23.03.2022.**

80. [2] Din motive de garantare a siguranței de transportare a pasagerilor se impune o periodicitate efectuării inspecției tehnice a autobuzelor ce constituie 6 luni. **Legea nr. 131 – XVI Privind siguranța traficului rutier.**

разрешает водителю выехать в рейс. Результаты медицинской проверки вносятся врачом в Журнал учёта медицинских осмотров с проставлением подписи и печати врача, которые также проставляются в путевой лист.

72. [2] Для обеспечения безопасности перевозки пассажиров, а также, чтобы уложиться в пределы времени, предусмотренного для прибытия в пункт назначения, экипаж автобуса должен состоять не менее чем из двух водителей. Таким образом, обеспечивается непрерывное движение автобуса и одновременно соблюдение времени отдыха водителей экипажа, а также обеспечение их надёжности, т. е. безопасности движения.

73. [4] Экипаж автобуса имеет право получать от контрольных служб соответствующие разъяснения по поводу вменения каких-либо нарушений, требовать от пассажиров соблюдения правил поведения, а также выяснять принадлежность багажа перед его выдачей. **Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом.**

74. [5] Экипаж автобуса обязан соблюдать Правила дорожного движения и правила технической эксплуатации автобуса, соблюдать график движения, а также поддерживать автобус в надлежащем техническом и санитарном состоянии. **Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом.**

75. [5] Экипажу автобуса запрещается перевозить в салоне непредусмотренные техническими условиями предметы, запчасти и тару с техническими жидкостями, использовать аудио и видео технику, если этого не желают пассажиры, пользоваться мобильным телефоном, а также перевозить пассажиров без билетов. **Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом.**

76. [3] Водители, управляющие автотранспортными средствами, предназначенными для перевозки людей в количестве более 8, но не более 16 пассажиров на сиденьях, кроме водителя, в водительском удостоверении, помимо права на управление транспортными средствами категории В, должны иметь отметку о праве на управление транспортными средствами подкатегории D1. **Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022.**

77. [1] Транспортным средством подкатегории D1 считается автотранспортное средство, которое может перевозить более 8, но не более 16 пассажиров на сиденьях, кроме водителя, максимальная длина которого не превышает 8 м. **Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022.**

78. [4] Водители, управляющие автотранспортными средствами, предназначенными для перевозки людей, в количестве более 16 пассажиров на сиденьях, кроме водителя, в своём водительском удостоверении, помимо права на управление транспортными средствами категорий BD1 или BC, должны иметь отметку о праве на управление транспортными средствами категории D. **Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022.**

79. [3] Транспортным средством категории D считается автотранспортное средство, предназначенное для перевозки более 8 пассажиров на сиденьях, кроме водителя, при этом, его максимальная длина превышает 8 м. **Постановление Правительства № 181 от 23.03.2022.**

80. [2] Для обеспечения безопасности перевозки пассажиров устанавливается периодичность проведения технической инспекции автобусов, которая составляет 6 месяцев. **Закон № 131 – XVI О безопасности дорожного движения.**

C1/C

întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ
1	3	21	2	41	3	61	4	81	4	101	5	121	3
2	2	22	3	42	4	62	3	82	1	102	4	122	5
3	3	23	1	43	5	63	3	83	1	103	5	123	5
4	3	24	3	44	1	64	4	84	2	104	1	124	5
5	2	25	2	45	2	65	1	85	3	105	5	125	3
6	4	26	2	46	1	66	2	86	4	106	4	126	3
7	3	27	5	47	2	67	1	87	1	107	3	127	3
8	2	28	5	48	4	68	1	88	4	108	5	128	2
9	3	29	3	49	3	69	1	89	1	109	4	129	1
10	3	30	1	50	4	70	1	90	1	110	3	130	5
11	1	31	4	51	2	71	3	91	4	111	4		
12	4	32	3	52	3	72	4	92	1	112	2		
13	2	33	1	53	3	73	3	93	4	113	1		
14	3	34	4	54	3	74	2	94	4	114	4		
15	2	35	4	55	2	75	2	95	4	115	1		
16	2	36	1	56	3	76	3	96	4	116	3		
17	4	37	3	57	1	77	3	97	4	117	4		
18	3	38	3	58	5	78	4	98	4	118	5		
19	2	39	3	59	3	79	3	99	4	119	4		
20	1	40	4	60	3	80	4	100	1	120	4		

C1E/CE

întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ
1	2	11	3	21	3	31	4	41	3	51	3	61	4
2	3	12	1	22	3	32	3	42	4	52	3		
3	2	13	5	23	5	33	2	43	4	53	1		
4	2	14	4	24	4	34	3	44	4	54	2		
5	3	15	4	25	3	35	4	45	3	55	2		
6	4	16	3	26	2	36	4	46	4	56	4		
7	3	17	4	27	2	37	4	47	4	57	3		
8	3	18	1	28	4	38	4	48	2	58	3		
9	5	19	4	29	4	39	4	49	4	59	3		
10	3	20	4	30	3	40	2	50	1	60	1		

D1/D, F

întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ
1	2	11	1	21	2	31	3	41	3	51	2	61	3	71	4
2	3	12	3	22	1	32	3	42	3	52	3	62	4	72	2
3	1	13	3	23	2	33	3	43	3	53	1	63	2	73	4
4	1	14	1	24	3	34	4	44	3	54	2	64	3	74	5
5	2	15	2	25	2	35	1	45	3	55	3	65	3	75	5
6	3	16	3	26	3	36	3	46	3	56	4	66	2	76	3
7	3	17	2	27	1	37	3	47	4	57	3	67	3	77	1
8	2	18	2	28	1	38	4	48	4	58	4	68	5	78	4
9	1	19	4	29	1	39	1	49	5	59	3	69	4	79	3
10	3	20	1	30	3	40	4	50	2	60	3	70	4	80	2