

MODIFICĂRILE
ce se operează în Hotărîrea Guvernului
nr.1047 din 8 noiembrie 1999

Hotărîrea Guvernului nr.1047 din 8 noiembrie 1999 „Cu privire la reorganizarea sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora” (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.126-127, art.1113), cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1) anexa nr.2 se modifică după cum urmează:

a) în capitolul 1, după punctul 1) se completează cu un punct nou:

1/1) Înmatricularea de stat a vehiculelor se efectuează conform categoriilor de vehicule și tipurilor de caroserie prevăzute în anexa nr.1 la prezentele reguli.

b) anexa nr. 2 se completează cu anexa nr.1

Anexa nr.1
la Regulile
de înmatriculare a
mijloacelor de transport

1. DEFINIȚII

În sensul prezentelor reguli, se înțelege:

„camion”: orice autovehicul din categoria N1, N2 sau N3 care, datorită concepției și construcției sale, servește exclusiv sau în principal la transportul mărfurilor. De asemenea, el poate să tracteze și o remorcă;

„vehicul tractor (tractor)”: orice autovehicul din categoria N1, N2 sau N3 care, datorită concepției și construcției sale, servește exclusiv sau în principal la tractarea remorcilor;

„vehicul tractor de remorci (tractor rutier)”: orice vehicul tractor care, datorită concepției și construcției sale, servește exclusiv sau în principal la tractarea remorcilor, altele decât semiremorcile. Poate fi echipat cu o platformă de încărcare;

„vehicul tractor de semiremorcă” („tractor de semiremorcă”): orice vehicul tractor care, datorită concepției și construcției sale, servește exclusiv sau în principal la tractarea semiremorcilor.

„autobuz sau autocar”: orice vehicul din categoria M2 sau M3 conceput și construit pentru transportul de pasageri pe scaune sau de pasageri pe scaune sau în picioare;

„autobuz sau autocar articulată”: orice autobuz sau autocar constituit din cel puțin două secțiuni rigide articulate una în raport cu cealaltă, compartimentele pentru pasageri ale fiecărei secțiuni comunicând între ele pentru ca pasagerii să poată circula liber dintr-un sector la altul; secțiunile rigide sunt legate în permanență și nu pot fi separate decât printr-o operațiune necesitând un echipament care nu poate fi găsit în mod normal decât într-un atelier;

„autobuz sau autocar cu etaj”: orice autobuz sau autocar ale cărui compartimente destinate pasagerilor sunt îmbinate, cel puțin parțial, pe două niveluri suprapuse și al căror etaj superior nu este proiectat pentru pasageri care călătoresc în picioare;

„vehicul articulată cu etaj” – reprezintă un vehicul care constă din două sau mai multe secțiuni rigide care se articulează reciproc; compartimentele pentru pasageri din fiecare secțiune comunică cel puțin la nivelul uneia dintre platforme, astfel încât pasagerii se pot deplasa liber între secțiuni; secțiunile rigide sunt legate permanent, astfel încât nu pot fi separate decât printr-o operațiune care implică echipamente ce se găsesc în mod normal doar într-un atelier.

„autobuz cu podeaua coborâtă” – este un vehicul din clasele I, II sau A în care cel puțin 35 % din suprafața disponibilă pentru pasagerii în picioare (în secțiunea anterioară în cazul vehiculelor articulate sau pe platforma inferioară în cazul vehiculului cu etaj) constituie o zonă fără trepte și are acces la cel puțin o ușă de serviciu.

„vehicul tractat” (remorcă): orice vehicul fără autopropulsare care, datorită concepției și construcției sale, este destinat tractării de către un autovehicul;

„semiremorcă”: orice vehicul tractabil conceput pentru a fi atașat la un vehicul tractor de semiremorcă sau la un triunghi de remorcare imprimând vehiculului tractor sau triunghiului de remorcare o sarcină statică verticală substanțială;

„remorcă cu bară de tracțiune”: orice vehicul tractabil având cel puțin două axe dintre care cel puțin una este o axă directoare și: — este prevăzută cu un dispozitiv de atașare care are o mobilitate verticală (în raport cu remorca); — care nu transmite vehiculului tractor o sarcină semnificativă (mai puțin de 100 decanewtoni). O semiremorcă atașată la un triunghi de remorcare este considerată remorcă cu bară de tracțiune;

„remorcă cu axă centrală”: orice remorcă cu bară de tracțiune rigidă a cărei axă (axe) este situată (sunt situate) aproape de centrul de gravitate al vehiculului (atunci când acesta este încărcat cu o sarcină uniform repartizată), astfel încât o sarcină statică verticală slabă să nu depășească 10 % din sarcina corespunzătoare masei maxime a remorcii sau o sarcină de 1 000 decanewtoni (reținând-o pe cea mai redusă dintre ele) să fie transmisă vehiculului tractor.

„masa încărcăturii maxime tehnic admisibile”: masa maximă a vehiculului în funcție de construcția și performanțele acestuia, declarată de către constructor.

„vehicul articulat” – reprezintă un vehicul care constă din două sau mai multe secțiuni rigide care se articulează reciproc; compartimentele pentru pasageri din fiecare secțiune comunică, astfel încât pasagerii se pot deplasa liber între ele; secțiunile rigide sunt legate permanent, astfel încât nu pot fi separate decât printr-o operațiune care implică echipamente ce se găsesc în mod normal doar într-un atelier.

„vehicul cu etaj” – reprezintă un vehicul în care spațiile prevăzute pentru pasageri sunt dispuse, cel puțin parțial, pe două niveluri suprapuse, iar pe platforma superioară nu sunt prevăzute spații pentru pasagerii în picioare;

„garda la sol între axe” – înseamnă distanța cea mai mică dintre planul solului și punctul fix cel mai coborât al vehiculului. Axele multiple sunt considerate ca o singură axă,

„garda la sol sub o axă” – înseamnă distanța dintre cel mai înalt punct al arcului de cerc care trece prin centrul petei de contact a roților unei axe (roțile interioare, în cazul pneurilor jumelate) și care atinge punctul fix cel mai coborât al vehiculului între roți.

2. DEFINIREA CATEGORIILOR DE VEHICULE

2. Categoriile de vehicule se definesc conform următoarei clasificări:

2.1 *Categoria L*: Autovehicule cu doua sau trei roți.

2.1.1 *Categoria L1e* – Motorete, respectiv vehicule cu doua roți a căror viteză maximă prin construcție nu depășește 45 km/h și care sunt echipate cu un motor cu ardere internă cu cilindrul de cel mult 50 cm³, sau cu un motor electric a cărui putere nominală continuă este de cel mult 4 kW.

2.1.2 *Categoria L2e* – Motorete, respectiv vehicule cu trei roți a căror viteză maximă prin construcție nu depășește 45 km/h și care sunt echipate cu un motor cu aprindere prin scânteie a cărui cilindree este de cel mult 50 cm³, sau cu un alt motor cu ardere internă a cărui putere maximă netă este de cel mult 4 kW, sau cu un motor electric a cărui putere nominală continuă este de cel mult 4 kW.

2.1.3 *Categoria L3e* - Motociclete, respectiv vehicule cu doua roți fără ataș, echipate cu un motor cu ardere internă cu cilindrul mai mare de 50 cm³ și/sau a căror viteză maximă prin construcție depășește 45 km/h.

2.1.4 *Categoria L4e* - Motociclete, respectiv vehicule cu doua roți cu ataș, echipate cu un motor cu ardere internă cu cilindrul mai mare de 50 cm³ și/sau a căror viteză maximă prin construcție depășește 45 km/h.

2.1.5 *Categoria L5e* - Mototricicluri, respectiv vehicule prevăzute cu trei roți simetrice și echipate cu un motor cu ardere internă cu cilindrul mai mare de 50 cm³ și/sau a căror viteză maximă prin construcție depășește 45 km/h.

2.1.6 *Categoria L6e* - Cvadricicluri ușoare, respectiv autovehicule cu patru roți a căror masă proprie este de cel mult 350 kg, exclusiv masa acumulatorilor în cazul vehiculelor cu tracțiune electrică, având viteza maximă constructivă de cel mult 45 km/h. Ele sunt echipate cu un motor cu aprindere prin scânteie cu cilindrul de cel mult 50 cm³, sau cu un alt motor cu ardere internă cu o putere maximă netă de cel mult 4 kW, sau cu un motor electric cu o putere nominală continuă de cel mult 4 kW. Aceste vehicule trebuie să corespundă condițiilor tehnice aplicabile motoretelor cu

trei roți din categoria L2e, cu excepția cazurilor când prin condițiile tehnice existente se prevede altfel.

2.1.7 *Categoria L7e* - Cvadricicluri, respectiv autovehicule cu patru roți, altele decât cvadriciclurile ușoare, având masa proprie de cel mult 400 kg (550 kg pentru vehiculele destinate transportului de mărfuri), exclusiv masa acumulatorilor în cazul vehiculelor cu tracțiune electrică, și echipate cu un motor a cărui putere maximă netă este de cel mult 15 kW. Aceste vehicule trebuie să corespundă condițiilor tehnice aplicabile motocicleturilor din categoria L5e, cu excepția cazurilor când prin condițiile tehnice existente se prevede altfel.

3. *Categoria M*: Autovehicule cu cel puțin patru roți, proiectate și construite pentru transportul pasagerilor.

3.1 *Categoria M1*: Vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, care au cel mult opt locuri pe scaune, în afara scaunului conducătorului auto.

3.2 *Categoria M2*: Vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, cu mai mult de opt locuri pe scaune în afara scaunului conducătorului auto și cu o masă maximă mai mică sau egală cu 5 tone.

3.3 *Categoria M3*: Vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, cu mai mult de opt locuri pe scaune în afara scaunului conducătorului auto și cu o masă maximă mai mare de 5 tone.

3.4 Pentru vehiculele din categoriile M2 și M3 care au o capacitate de transport mai mare de 22 de pasageri, exclusiv conducătorul, se definesc următoarele trei clase:

- *Clasa I* : vehicule prevăzute cu suprafețe destinate pasagerilor în picioare și permițând deplasări frecvente ale pasagerilor.
- *Clasa II* : vehiculele destinate în principal transportului de pasageri așezați și concepute pentru a permite transportul de pasageri în picioare pe culoar și/sau într-un spațiu care nu este mai mare decât cel prevăzut pentru două scaune duble.
- *Clasa III* : vehiculele destinate exclusiv pentru transportul pasagerilor așezați.

3.5 Pentru vehiculele din categoriile M2 și M3 care au o capacitate de transport de cel mult 22 de pasageri, exclusiv conducătorul auto, se definesc următoarele două clase:

- *Clasa A* (autobuze urbane sau interurbane): vehicule concepute pentru transportul pasagerilor în picioare; vehiculele din aceasta clasă sunt echipate cu scaune și au spații pentru pasageri în picioare.
- *Clasa B* (autobuze urbane sau interurbane): vehicule care nu sunt concepute pentru a transporta pasageri în picioare; vehiculele din aceasta clasă nu au spații pentru a transporta pasageri în picioare.

3.6 Un vehicul poate fi considerat ca aparținând mai multor clase. În acest caz, el trebuie să satisfacă toate cerințele corespunzătoare.

3.7 Vehiculele din categoriile M2 sau M3, altele decât autobuzele sau autocarele, sunt considerate ca fiind vehicule de uz special.

4. *Categoria N*: Autovehicule cu cel puțin patru roți, proiectate și construite pentru transportul mărfurilor.

4.1 *Categoria N1* (autoutilitare): Vehicule proiectate și construite pentru transportul mărfurilor, având o masă maximă mai mică sau egală cu 3,5 tone.

4.2 *Categoria N2* (autoutilitare, autotractoare, autotractoare cu șa sau autoremorchere): Vehicule proiectate și construite pentru transportul mărfurilor, având o masă maximă mai mare de 3,5 tone, dar mai mică sau egală cu 12 tone.

4.3 *Categoria N3* (autoutilitare, autotractoare, autotractoare cu șa sau autoremorchere): Vehicule proiectate și construite pentru transportul mărfurilor, având o masă maximă mai mare de 12 tone.

4.4 În cazul unui vehicul tractor proiectat să tracteze o semiremorcă sau o remorcă cu axă centrală, masa ce se ia în considerare pentru clasificare a vehiculului este masa proprie a vehiculului tractor, la care se adaugă masa corespunzătoare sarcinii verticale statice maxime transferată vehiculului tractor de semiremorcă sau de remorca cu axă centrală și, după caz, masa maximă a încărcăturii proprii a vehiculului tractor.

4.5 Vehiculele complete sau completate din categoria N care, nefiind nici camioane, nici vehicule tractoare, sunt considerate drept vehicule de uz special.

5. *Categoria O: Remorci (inclusiv semiremorci).*

5.1 *Categoria O1:* Remorci cu masă maximă mai mică sau egală cu 0,75 tone.

5.2 *Categoria O2:* Remorci cu masă maximă mai mare de 0,75 tone, dar mai mică sau egală cu 3,5 tone.

5.3 *Categoria O3:* Remorci cu masă maximă mai mare de 3,5 tone, dar mai mică sau egală cu 10 tone.

5.4 *Categoria O4:* Remorci cu masă maximă mai mare de 10 tone.

5.5 În cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu axă centrală, masa ce se ia în considerare pentru clasificarea remorcii corespunde sarcinii verticale statice maxime transmisă la sol de către axa sau axele semiremorcii sau remorcii cu axă centrală când este cuplată la vehiculul tractor și încărcată cu sarcina sa maximă.

6. *Vehicule de teren (simbol G).*

6.1. Vehiculele din categoria N1, cu masa maximă mai mică sau egală cu două tone, și vehiculele din categoria M1 sunt considerate vehicule de teren, dacă au:

- cel puțin o axă față și cel puțin o axă spate concepute să fie acționate simultan, inclusiv vehiculele la care antrenarea unei axe poate fi decuplată;
- cel puțin un mecanism de blocare a diferențialului sau cel puțin un mecanism cu efect similar și dacă pot urca o rampă de 30 %, calculată pentru vehiculul „solo”.

Suplimentar, aceste vehicule trebuie să îndeplinească cel puțin cinci dintre următoarele șase condiții:

- unghiul de atac să fie de cel puțin 25 de grade;
- unghiul de degajare să fie de cel puțin 20 de grade;
- unghiul de rampă să fie de cel puțin 20 de grade;
- garda la sol sub axa față să fie de cel puțin 180 mm;
- garda la sol sub axa spate să fie de cel puțin 180 mm;
- garda la sol între axe să fie de cel puțin 200 mm.

6.2. Vehiculele din categoria N1 cu masa maximă mai mare de două tone sau din categoria N2, M2 sau M3 cu masa maximă mai mică sau

egală cu 12 tone sunt considerate vehicule de teren fie dacă toate roțile sunt proiectate să fie acționate simultan, inclusiv vehiculele la care acționarea unei axe poate fi decuplată, fie dacă sunt îndeplinite următoarele trei condiții:

- cel puțin o axă față și cel puțin o axă spate sunt proiectate să fie acționate simultan, inclusiv vehiculele la care antrenarea unei axe poate fi decuplată;
- există cel puțin un mecanism de blocare a diferențialului sau cel puțin un mecanism cu efect similar;
- pot urca o rampă de 25 %, calculată pentru vehiculul „solo”.

6.3. Vehiculele din categoria M3, cu masa maximă mai mare de 12 tone sau din categoria N3 sunt considerate vehicule de teren fie dacă toate roțile sunt proiectate să fie acționate simultan, inclusiv vehiculele la care antrenarea unei axe poate fi decuplată, fie dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- cel puțin jumătate dintre roți sunt roți motoare;
- există cel puțin un mecanism de blocare a diferențialului sau cel puțin un mecanism cu efect similar;
- pot urca o rampă de 25 %, calculată pentru vehiculul „solo”;
- îndeplinesc cel puțin patru dintre următoarele șase condiții:
 - unghiul de atac să fie de cel puțin 25 de grade,
 - unghiul de degajare să fie de cel puțin 25 de grade;
 - unghiul de rampă să fie de cel puțin 25 de grade;
 - garda la sol sub axa față să fie de cel puțin 250 mm;
 - garda la sol sub axa spate să fie de cel puțin 250 mm;
 - garda la sol între axe să fie de cel puțin 300 mm.

6.4 Condiții de încărcare și verificare.

6.4.1. Vehiculele din categoria N₁ cu o masă maximă mai mică sau egală cu două tone și vehiculele din categoria M₁ trebuie să fie în stare de exploatare, respectiv cu lichid de răcire, lubrifianți, combustibil, scule, roată de rezervă și conducător auto.

6.4.2. Autovehiculele, altele decât cele la care se face referire în 4.4.1, trebuie să fie încărcate până la masa maximă tehnic admisibilă declarată de producător.

6.4.3. Capacitatea de a urca rampele impuse (25 % și 30 %) este verificată printr-un calcul simplu. Totuși, în cazuri excepționale, serviciile tehnice pot solicita ca un vehicul de tipul respectiv să le fie prezentat pentru a fi supus unei încercări efective.

6.4.4. La măsurarea unghiurilor de atac, de degajare și de rampă nu se iau în considerare dispozitivele de protecție antiîmpănare.

6.4.5. Simbolizare

6.5.1. Simbolul „G” trebuie să fie combinat cu simbolul „M” sau „N”. De exemplu, un vehicul de categoria N_1 adecvat pentru utilizarea de teren este simbolizat N_1G .

7. „*Vehicul cu destinație specială*” înseamnă un vehicul destinat îndeplinirii unei funcții care necesită adaptări ale caroseriei și/sau echipamente speciale. Această categorie include vehiculele accesibile scaunelor rulante.

7.1. „Autorulotă” înseamnă un vehicul special din categoria M care include, din construcție, facilități de locuit și care conține cel puțin următoarele echipamente:

- scaune și masă;
- paturi obținute eventual prin transformarea scaunelor;
- spațiu pentru bucătărie și
- spații de depozitare.

Aceste echipamente trebuie să fie bine fixate; totuși, masa poate fi astfel proiectată, încât să se poată rabata ușor.

7.2. „Vehicule blindate” înseamnă vehicule destinate protecției pasagerilor și/sau mărfurilor transportate și care respectă cerințele aplicabile blindajelor antiglonț.

7.3. „Ambulanțe” înseamnă autovehicule din categoria M destinate transportului persoanelor bolnave sau rănite și dotate cu echipamente speciale în acest scop.

7.4. „Autovehicule funerare” înseamnă autovehicule din categoria M destinate transportului persoanelor decedate și dotate cu echipamente speciale în acest scop.

7.5. „Vehicul accesibil scaunelor rulante” înseamnă un vehicul din categoria M_1 , construit sau transformat astfel încât în el să încapă una sau mai multe persoane așezate în scaunele lor rulante atunci când vehiculul se află în mișcare pe șosea.

7.6. „Rulote” – a se vedea Standardul ISO 3833-77, punctul 3.2.1.3

7.7. „Automacarare mobile” înseamnă un vehicul special din categoria N_3 , care nu este echipat pentru transportul de mărfuri și care este dotat cu o macara al cărei moment de ridicare este mai mare sau egal cu 400 kNm.

7.8. „Alte vehicule cu destinație specială” înseamnă vehicule definite ca la punctul 7, cu excepția celor menționate la punctele 7.1-7.6.

2. DEFINIREA TIPURILOR DE VEHICULE

2.1. Pentru scopul categoriei M1

2.1.1. Un „*tip*” constă în vehicule care nu diferă între ele cel puțin din următoarele puncte de vedere esențiale:

- producătorul;
- denumirea de tip dată de producător;
- caracteristici esențiale de constructive și proiectare:
- șasiu/podea (diferențe evidente și fundamentale);
- motor (ardere internă/electric/hibrid).

2.1.2. „*Variantă*” a unui tip înseamnă vehicule în cadrul unui tip care nu diferă între ele cel puțin din punct de vedere al următoarelor aspecte esențiale:

- tipul caroseriei (de exemplu, berlină, berlină cu hayon, cupeu, cabriolet, break, vehicul cu utilizare multiplă);
- motor:
- principiul de funcționare;
- numărul și dispunerea cilindrilor;
- diferențe de putere de peste 30 % (cea mai mare este de peste 1,3 ori mai mare decât cea mai mică);
- diferențe de cilindree de peste 20 % (cea mai mare este de peste 1,2 ori mai mare decât cea mai mică);
- axe motoare (număr, amplasare, interconectare);
- axe directe (număr, amplasare).

2.1.3. „*Versiune*” a unei variante înseamnă vehicule care constau într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare .

Specificațiile multiple ale următorilor parametri nu pot fi combinate în cadrul unei singure versiuni:

- masa maximă tehnic admisibilă;
- cilindreea;
- puterea netă maximă;
- tipul de cutie de viteze și numărul de trepte;
- numărul maxim de locuri șezând.

2.2. Pentru scopurile categoriilor M2 și M3

2.2.1. Un „*tip*” constă în vehicule care nu diferă cel puțin din următoarele puncte de vedere esențiale:

- producătorul;
- denumirea de tip dată de producător;
- categoria;
- caracteristici esențiale de constructive și proiectare:
- șasiu/caroserie cu structură autoportantă, fără/cu etaj, nearticulat/articulat (diferențe evidente și fundamentale),

- număr de axe;
- motor (ardere internă/electric/hibrid).

2.2.2. „*Variantă*” a unui tip înseamnă vehicule în cadrul unui tip care nu diferă între ele cel puțin din punct de vedere al următoarelor aspecte esențiale:

- clasă, (numai pentru vehicule complete);
- stadiul fabricației (de exemplu, complet/incomplet);
- motor:
- principiul de funcționare;
- numărul și dispunerea cilindrilor;
- diferențe de putere de peste 50 % (cea mai mare este de peste 1,5 ori mai mare decât cea mai mică);
- diferențe de capacitate de peste 50 % (cea mai mare este de peste 1,5 ori mai mare decât cea mai mică);
- amplasare (față, centru, spate);
- diferențe de masă maximă tehnic admisibilă de peste 20 % (cea mai mare este de peste 1,2 ori mai mare decât cea mai mică);
- axe motoare (număr, poziție, interconectare);
- axe directe (număr, poziție).

2.2.3. „*Versiune*” a unei variante înseamnă vehicule care constau într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare.

2.3. Pentru scopurile categoriilor N1, N2 și N3

2.3.1. Un „*tip*” constă în vehicule care nu diferă cel puțin din următoarele puncte de vedere esențiale:

- producătorul;
- denumirea de tip dată de producător;
- categoria;
- criteriile esențiale de construcție și proiectare:
- șasiu/podea (diferențe evidente și fundamentale);
- număr de axe;
- motor (ardere internă/electric/hibrid).

2.3.2. „*Variantă*” a unui tip înseamnă vehicule în cadrul unui tip care nu diferă între ele cel puțin din punct de vedere al următoarelor aspecte esențiale:

- concept structural al caroseriei (de exemplu, cu platformă/basculantă/cisternă/vehicul tractor pentru semiremorcă) (numai pentru vehicule complete);
- stadiul fabricației (de exemplu, complet/incomplet);
- motor:
- principiul de funcționare;

- numărul și dispunerea cilindrilor;
- diferențe de putere de peste 50 % (cea mai mare este de peste 1,5 ori mai mare decât cea mai mică);
- diferențe de capacitate de peste 50 % (cea mai mare este de peste 1,5 ori mai mare decât cea mai mică);
- diferențe de masă maximă tehnic admisibilă de peste 20 % (cea mai mare este de peste 1,2 ori mai mare decât cea mai mică);
- axe motoare (număr, poziție, interconectare);
- axe directoare (număr și poziție).

2.3.3. „*Versiune*” a unei variante înseamnă vehicule care constau într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de.

2.4. Pentru scopurile categoriilor O1, O2, O3 și O4

2.4.1. Un „*tip*” constă în vehicule care nu diferă cel puțin din următoarele puncte de vedere esențiale:

- producătorul;
- denumirea de tip dată de producător;
- categoria;
- aspecte esențiale de construcție și proiectare:
- șasiu/podea (diferențe evidente și fundamentale);
- număr de axe;
- remorcă cu proțap/semiremorcă/remorcă cu axă centrală;
- tipul sistemului de frânare (de exemplu, fără frâne/inerțial/servofrână).

2.4.2. „*Variantă*” a unui tip înseamnă vehicule în cadrul unui tip care nu diferă între ele cel puțin din punct de vedere al următoarelor aspecte esențiale:

- stadiul fabricației (de exemplu, complet/incomplet);
- stilul caroseriei (de exemplu, caravană/platformă/cisternă) (numai pentru vehicule complete/completate);
- diferențe de masă maximă tehnic admisibilă de peste 20 % (cea mai mare este de peste 1,2 ori mai mare decât cea mai mică);
- axe directoare (număr, poziție).

2.4.3. „*Versiune*” a unei variante înseamnă vehicule care constau într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare.

2.5. Pentru toate categoriile:

Identificarea completă a vehiculului numai pe baza denumirilor de tip, variantă și versiune trebuie să corespundă unei singure definiții unice a tuturor caracteristicilor tehnice necesare pentru ca vehiculul să fie pus în exploatare.

3. DEFINIREA TIPULUI DE CAROSERIE.

3.1. *Autovehicule din categoria M1:*

AA – *berlină*, Standard ISO 3833-1977, termen nr. 3.1.1.1, dar incluzând și vehicule cu mai mult de patru geamuri laterale;

AB - *autoturism cu ușă spate rabatabilă (hayon)*. Berlină (AA) cu hayon în partea din spate a vehiculului;

AC – *Break*, Standard ISO 3833-1977, punctul 3.1.1.4 (combi);

AD – *Cupeu*, Standardul ISO 3833-1977, punctul 3.1.1.5;

AE – *Cabriolet*, Standardul ISO 3833-1977, punctul 3.1.1.6;

AF – *Vehicul cu utilizare multiplă*. Autovehicul, altul decât cele menționate la AA până la AE, destinat transportului pasagerilor și bagajelor sau bunurilor acestora, într-un singur compartiment. Totuși, dacă un astfel de vehicul întrunește ambele condiții următoare:

(a) numărul de locuri șezând, exclusiv conducătorul auto, nu este mai mare de șase;

„un loc șezând” se consideră că există atunci când vehiculul este prevăzut cu ancoraje „accesibile”;

„accesibil” înseamnă acele ancoraje care pot fi utilizate. Pentru a împiedica „accesibilitatea” ancorajelor, producătorul trebuie să împiedice fizic utilizarea lor, de exemplu, prin sudarea unor plăci deasupra acestora sau prin montarea unor dispozitive care nu pot fi înlăturate cu ajutorul unor scule disponibile în mod normal; și

(b) $P - (M + N \times 68) > N \times 68$

unde:

P = masa maximă tehnic admisibilă, în kg

M = masa proprie, în kg

N = numărul de locuri șezând, exclusiv cel al conducătorului auto, vehiculul respectiv nu este considerat un vehicul din categoria M1.

3.2. *Autovehicule din categoria M2 sau M3*

3.2.1. *Vehicule din clasa I*

CA – Fără etaj;

CB – Cu etaj;

CC – Articulate, fără etaj;

CD – Articulate, cu etaj;

CE – Cu podea coborâtă, fără etaj;

CF – Cu podea coborâtă, cu etaj;

CG – Articulate, cu podea coborâtă, fără etaj;

CH – Articulate, cu podea coborâtă, cu etaj.

3.2.2 *Vehicule din clasa II*

CI – Fără etaj;

CJ – Cu etaj;
CK – Articulate, fără etaj;
CL – Articulate, cu etaj;
CM – Cu podea coborâtă, fără etaj;
CN – Cu podea coborâtă, cu etaj;
CO – Articulate, cu podea coborâtă, fără etaj;
CP – Articulate, cu podea coborâtă, cu etaj.

3.2.3. Vehicule din clasa III

CQ – Fără etaj;
CR – Cu etaj;
CS – Articulate, fără etaj;
CT – Articulate, fără etaj.

3.2.4. Vehicule din clasa A

CU – Fără etaj;
CV – Cu podea coborâtă, fără etaj;

3.2.5 Vehicule din clasa B

CW – Fără etaj

3.3 Autovehicule din categoria N:

BA – Camion.

BB – Camionetă. Camion a cărui cabină este integrată în caroserie;

BC – Vehicul tractor pentru semiremorcă;

BD – Vehicul tractor pentru remorcă (autoremorcher).

— Cu toate acestea, dacă un vehicul definit ca BB, cu o masă maximă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 3 500 kg:

— are mai mult de șase locuri șezând, exclusiv cel al conducătorului auto sau

— întrunește ambele condiții următoare:

(i) numărul locurilor șezând, exclusiv cel al conducătorului auto, este mai mic sau egal cu șase și

(ii) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$,

vehiculul respectiv nu este considerat ca fiind un vehicul din categoria N.

— Cu toate acestea, dacă un vehicul definit ca BA, BB cu o masă maximă tehnic admisibilă mai mare de 3 500 kg, BC sau BD îndeplinește cel puțin una dintre condițiile următoare:

(i) numărul locurilor șezând, exclusiv cel al conducătorului auto, este mai mare de opt sau

(ii) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$,
vehiculul respectiv nu este considerat ca fiind un vehicul din categoria N.

3.4. *Vehicule din categoria O*

DA – Semiremorcă;
DB – Remorcă cu proțap articulată;
DC – Remorcă cu axă centrală.

3.5. *Vehicule speciale*

SA – Autorulote;
SB – Vehicule blindate;
SC – Ambulanțe;
SD – Autovehicule funerare;
SE – Rulote;
SF – Automacarale mobile;
SG – Alte vehicule speciale;
SH – Vehicul accesibil scaunelor rulante.