MINISTERUL TRANSPORTURILOR

**O R D I N Nr.**...............**din……………….**

pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005

**Ministrul transporturilor,**

**Având în vedere:**

* Referatul Direcției Transport Rutier nr. 27135 din 09.07.2018, prin care se supune spre aprobare Ordinul ministrului transporturilor pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005,

**În conformitate cu:**

* Prevederile art. II din Legea nr. 109/2018 pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere în vederea comercializării, înmatriculării sau înregistrării acestora în România

**În temeiul:**

* Prevederilor art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

**Emite următorul**

**ORDIN**:

Art. I. - Reglementările privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.160 din 21 decembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

**1.** **La** rubrica „**Prescurtări și definirea unor termeni utilizați”, după termenul „Directivă cadru” se introduc 9 noi termeni, termenii „Directiva 70/220/CEE”, „Directiva 88/77/CEE”, „Directiva 97/68/CE”, „Directiva 98/69/CE”, ”Directiva 1999/96/CE”, „Directiva 2005/55/CE”, ”Directiva 2007/46/CE”, ”Directiva 2009/40/CE” și „Directiva 2014/45/UE”, cu următorul cuprins:**

„Directiva 70/220/CEE – **Directiva 70/220/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie ale autovehiculelor**

Directiva 88/77/CEE – **Directiva 88/77/CEE a Consiliului din 3 decembrie 1987 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva emisiilor poluante gazoase provenite de la motoarele diesel ale autovehiculelor**

Directiva 97/68/CE - Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși si de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră

Directiva 98/69/CE – **Directiva 98/69/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind măsurile care urmează a fi adoptate împotriva poluării aerului cu emisii poluante provenind de la autovehicule, precum și modificarea Directivei 70/220/CEE**

Directiva 1999/96/CE –  Directiva 1999/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile ce se adoptă împotriva emisiilor de gaze poluante și de particule poluante provenind de la motoarele cu aprindere prin compresie destinate propulsiei vehiculelor și emisiilor de gaze poluante provenind de la motoarele cu aprindere comandată care funcționează cu gaze naturale sau cu gaze de petrol lichefiat și destinate pentru propulsia vehiculelor și de modificare a Directivei 88/77/CEE a Consiliului

Directiva 2005/55/CE – Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule

Directiva 2007/46/CE – Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective

Directiva 2009/40/CE – Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (reformare)

Directiva 2014/45/UE – Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE”.

**2. La** rubrica „**Prescurtări și definirea unor termeni utilizați”, după termenul „Identificarea vehiculului” se introduce o nouă prescurtare, prescurtarea „ITP”, cu următorul cuprins:**

„ITP – inspecție tehnică periodică”

**3. La** rubrica „**Prescurtări și definirea unor termeni utilizați”, după termenul „Regulament CEE (CE)” se introduc 10 noi termeni, termenii „Regulament (CE) nr. 715/2007”, „Regulament (CE) nr. 692/2008”, „Regulament (CE) nr. 595/2009”, ”Regulament (CE) nr. 582/2011”, „Regulament (UE) nr. 167/2013”, „Regulament (UE) nr. 168/2013”, „Regulament delegat (UE) nr. 134/2014”, „Regulament delegat (UE) nr. 2015/96”, „Regulament (UE) nr. 2016/1628” și „Regulament (UE) nr. 2017/1151/UE”, cu următorul cuprins:**

„Regulament (CE) nr. 715/2007 – Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

Regulament (CE) nr. 692/2008 – Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

Regulament (CE) nr. 595/2009 – Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE

Regulament (UE) nr. 582/2011 – Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului

Regulament (UE) nr. 167/2013 – Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere

Regulament (UE) nr. 168/2013 – Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri

Regulament Delegat (UE) nr. 134/2014 - Regulamentul Delegat (UE) nr. 134/2014 al Comisiei din 16 decembrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele referitoare la performanțele de mediu și ale sistemului de propulsie și de modificare a anexei V la acesta

 Regulament Delegat (UE) nr. 2015/96 - Regulamentul Delegat (UE) nr. 2015/96 al Comisiei din 1 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere

Regulament (UE) nr. 2016/1628 – Regulamentul (UE) nr. 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE

Regulament (UE) nr. 2017/1151 – Regulamentul (UE) nr. 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei”.

**4. La** rubrica „**Prescurtări și definirea unor termeni utilizați”, după termenul „Solicitant” se introduce un nou termen, termenul „Stat de proveniență”, cu următorul cuprins:**

„Stat de proveniență - statul unde a fost fabricat sau înmatriculat un vehicul, înainte de introducerea sa în România”.

**5.** **La** rubrica „**Prescurtări și definirea unor termeni utilizați”, după termenul „Versiune” se introduc două noi prescurtări, prescurtările „WHSC” și „WHTC”, cu următorul cuprins:**

**„WHSC** - ciclul de încercare în regim stabilizat armonizat la nivel mondial, precizat în Regulamentul (CE) nr. 595/2009

**WHTC -** ciclul de încercare în regim tranzitoriu armonizat la nivel mondial, precizat în Regulamentul (CE) nr. 595/2009”.

**6.** **La** **capitolul I subcapitolul I2 punctul 7, subpunctele 7.3 și 7.4 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„7.3. vehiculele rutiere care au suferit modificări ale caracteristicilor constructive menționate în CIV;

7.4. vehiculele rutiere cărora li s-a înlocuit principalul element de rezistență (caroserie, șasiu sau cadru).”

**7.** **La** **capitolul I subcapitolul I2, punctele 14, 15, 18, 19 și 191 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„14. În cazul vehiculelor prevăzute la subpct. 7.1, care dețin omologare de tip națională sau omologare individuală acordată de un alt SM, omologarea poate include, în locul activităților menționate la subpct. 8.2, verificarea echivalenței dintre condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat și condițiile constructive prevăzute de prezentele reglementări. În acest scop, RAR va putea cere solicitantului omologării o declarație privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, eliberată de autoritatea competentă a SM care a acordat omologarea individuală sau națională de tip. De asemenea, RAR va putea solicita autorității competente care a acordat omologarea individuală sau națională de tip, orice informații suplimentare detaliate referitoare la prevederile tehnice îndeplinite de vehiculul în cauză. Activitățile menționate la subpct. 8.2. se efectuează în cazul în care nu sunt disponibile informațiile menționate anterior privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat ori pentru acele condiții constructive care nu sunt acoperite de omologarea individuală sau națională de tip acordată de autoritatea competentă a SM. RAR refuză acordarea omologării în cazul în care există motive întemeiate de a considera că condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu condițiile constructive prevăzute de prezentele reglementări. Dacă pentru aceste vehicule, în cadrul verificărilor prevăzute la subpct. 8.3, se constată modificări constructive în raport cu omologarea inițială (omologare de tip națională sau omologare individuală acordată de un alt SM), aceste modificări se evaluează în raport cu condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România la data omologării individuale.

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

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

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

Pentru aplicarea prevederilor prevăzute în primele două paragrafe, RAR va putea cere solicitantului omologării o declarație privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, eliberată de autoritatea competentă a SM care a acordat omologarea individuală sau națională de tip. Verificările menționate la subpct. 8.2 se efectuează în cazul în care nu sunt disponibile informațiile privind prevederile tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat ori pentru acele condiții constructive care nu sunt acoperite de omologarea individuală sau națională de tip acordată de autoritatea competentă a SM. RAR refuză acordarea omologării în cazul în care există motive întemeiate de a considera că condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu condițiile constructive prevăzute de legislația în vigoare în România în conformitate cu cerințele menționate mai sus.

..............................................................................................................................................................

18. În cazul în care un solicitant dorește să comercializeze, să înmatriculeze sau să pună în circulație într-un alt SM un vehicul căruia RAR i-a acordat o omologare ca vehicul nou, RAR îi furnizează solicitantului, la cerere, o declarație privind condițiile constructive pe baza cărora vehiculul a fost omologat.

19. În cazul în care un anumit vehicul, care a fost omologat ca vehicul nou de către RAR urmează a fi înmatriculat într-un alt SM, RAR va furniza, la solicitarea autorității de omologare din SM respectiv, orice informații suplimentare detaliate privind natura condițiilor constructive îndeplinite de vehiculul în cauză.

19.1 La cererea solicitantului, în cazul vehiculelor complete din categoriile M1 și N1, noi, produse în serie mare în sau pentru state terțe, se poate acorda omologare CE individuală, în conformitate cu Directiva 2007/46/CE anexa nr. IV apendicele 2.”

**8.** **La** **capitolul I subcapitolul I2, după punctul 17 se introduce un nou punct, punctul 171, cu următorul cuprins:**

„171. În cazul unui vehicul la care numărul de identificare lipsește sau este modificat, RAR poate efectua poansonarea numărului de identificare numai dacă se poate restabili identitatea reală a vehiculului, ulterior fiind efectuată omologarea acestuia.”

**9.** **La** **capitolul I subcapitolul I2, după punctul 191 se introduc patru noi puncte, punctele 192-195, cu următorul cuprins:**

„192. Prevederile subpct. 8.3 nu se aplică în cazul unui vehicul utilizat pentru care se prezintă un certificat de ITP eliberat de un alt SM și care respectă modelul prevăzut în Directiva 2009/40/CE sau în Directiva 2014/45/UE și pentru care ITP respectivă este încă valabilă la data prezentării la RAR. Având în vedere periodicitatea ITP prevăzută în legislația din România pentru categoria respectivă de vehicul, se va proceda la:

- transcrierea completă a ITP respective pe anexa la certificatul de înmatriculare, dacă valabilitatea ITP existentă se încadrează în periodicitatea ITP aplicabilă în România;

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

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

193. Prin excepție de la prevederile pct. 192, în situația în care vehiculul prezintă deficiențe evidente vizual care se încadrează în categoria deficiențelor majore conform planurilor de operațiuni prevăzute în RNTR 1, inspectorul RAR va finaliza omologarea și va proceda la transcrierea ITP doar după remedierea deficiențelor majore, fără a fi necesară verificarea completă privind starea tehnică prevăzută la subpct. 8.3.

194. Prin excepție de la prevederile pct. 192, vehiculul respectiv este supus verificării privind starea tehnică prevăzută la subpct. 8.3:

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

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

ii) în cazul constatării de către inspectorul RAR, în timpul conducerii vehiculului, a unui joc excesiv în sistemul de direcție, caz în care se efectuează verificarea sistemului de direcție;

iii) în cazul constatării vizuale de către inspectorul RAR, în timpul funcționării motorului, a fumului în exces de orice culoare, caz în care se efectuează verificarea emisiilor poluante;

iv) în cazul constatării auditive de către inspectorul RAR, în timpul funcționării motorului, a unor zgomote anormale, caz în care se efectuează verificarea tubulaturii de evacuare, de reducere a emisiilor poluante și a amortizoarelor de zgomot;

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

vi) în cazul constatării vizuale de către inspectorul RAR a unor coroziuni străpunse, caz în care se efectuează verificarea caroseriei;

b) dacă vehiculul prezintă deficiențe evidente vizual și care se încadrează în categoria deficiențelor periculoase conform planurilor de operațiuni prevăzute în RNTR 1.

195. La cererea solicitantului, se efectuează verificarea stării tehnice prevăzută la subpct. 8.3, caz în care se va elibera un certificat de ITP și anexa la certificatul de înmatriculare.”

**10.** **La** **capitolul I subcapitolul I3 punctul 20, subpunctele 20.1 și 20.2 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„20.1.Vehiculul istoric (vehiculul de interes istoric) este vehiculul care îndeplinește simultan următoarele condiții:

- a fost fabricat sau înmatriculat pentru prima dată în urmă cu cel puțin 30 de ani;

- tipul său specific, astfel cum este definit în legislația Uniunii Europenesau în legislațianațională relevantă, după caz, nu se mai află în fabricație;

- este bine întreținut și menținut în starea sa inițială și nu a suferit nicio modificare substanțială a caracteristicilor tehnice ale componentelor sale principale;

- deține un atestat de vehicul istoric, emis de către autoritatea națională a FIVA în România, Retromobil Club România. Retromobil Club România documentează criteriile și procedura de eliberare a atestatului de vehicul istoric și menține în evidența sa informatică înregistrări pentru fiecare atestat eliberat.

Pentru vehiculele care îndeplinesc condițiile de mai sus și care corespund în ceea ce privește verificarea stării tehnice, având în vedere cerințele și caracteristicile tehnice de la data primei înmatriculări a vehiculului (sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută), RAR eliberează CIV cu mențiunea „Vehicul istoric”. De asemenea, RAR înscrie textul „Vehicul istoric” și în CIV deja eliberate pentru vehiculele înmatriculate în România care îndeplinesc condițiile de mai sus și dețin ITP valabilă conform legislației în vigoare.

20.2. Pentru autovehiculele destinate competițiilor sportive, RAR eliberează CIV în baza fișei de omologare emise de Federația Internațională a Automobilului (FIA), în conformitate cu anexa J a Codului Sportiv Internațional, și dacă autovehiculele corespund în ceea ce privește verificarea stării tehnice efectuate de către RAR, având în vedere caracteristicile tehnice specifice.”

**11.** **La** **capitolul I subcapitolul I4 punctul 22, subpunctul 22.3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„22.3. pentru vehiculele utilizate, care nu au mai fost înmatriculate sau înregistrate în România și care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

a) au fost omologate comunitar CE/UE de tip;

b) au fost înmatriculate ultima dată într-un SM;

c) nu au suferit modificări constructive în raport cu datele înscrise în certificatul de înmatriculare,

după identificarea acestora (subpct. 8.1), verificarea conformității cu tipul de vehicul omologat CE/UE și efectuarea verificării lor tehnice (subpct. 8.3) cu aplicarea prevederilor prevăzute la pct. 192 - 195;”

**12.** **La** **capitolul I subcapitolul I4, după punctul 24 se introduce un nou punct, punctul 241, cu următorul cuprins:**

„241. În cazul unui vehicul la care numărul de identificare lipsește sau este modificat, RAR poate efectua poansonarea numărului de identificare numai dacă se poate restabili identitatea reală a vehiculului, ulterior fiind eliberată CIV.”

**13.** **La** **capitolul I subcapitolul I4, punctele 25 și 27 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„25. RAR poate emite un duplicat al CIV, după identificarea vehiculului, în următoarele situații:

a) în cazul pierderii, furtului sau distrugerii CIV, verificarea deținătorului urmând a se efectua pe cale informatică, prin intermediul aplicației de evidență a vehiculelor pusă la dispoziția RAR de autoritățile competente;

b) în cazul refuzului de predare a CIV constatat de executorul judecătoresc, cu ocazia executării silite;

c) în cazul vehiculelor comercializate prin intermediul Agenției Naționale de Administrare Fiscală ori repartizate cu titlu gratuit;

d) în cazul vehiculelor valorificate de administratorul judiciar ori lichidatorul judiciar;

e) în baza unei hotărâri a instanțelor judecătorești;

f) la cererea persoanei care a dobândit vehiculul în baza unui contract prin care s-a transmis dreptul de proprietate sau prin moștenire.

Pentru eliberarea duplicatului nu este necesară publicarea pierderii, furtului sau distrugerii CIV în Monitorul Oficial al României, partea a III-a.

..............................................................................................................................................................

27. La epuizarea spațiului destinat înscrierii caracteristicilor tehnice ale vehiculului ori a datelor de identitate a deținătorilor, RAR eliberează o nouă CIV, ca înlocuire a CIV anterioare. De asemenea, RAR eliberează o nouă CIV, ca înlocuire a CIV anterioare, la orice schimbare a numărului de identificare al unui vehicul sau în cazul în care vehiculul a fost înmatriculat în alt stat ulterior înmatriculării din România și se are în vedere reînmatricularea sa în România.”

**14.** **La** **capitolul I subcapitolul I4 punctul 31, subpunctul 31.3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„31.3. deținătorului vehiculului care figurează în aplicația de evidență a vehiculelor pusă la dispoziția RAR de autoritățile competente, moștenitorilor acestuia ori împuternicitului lor legal, în cadrul activității de eliberare a duplicatului unei CIV sau la eliberarea unei alte CIV, dacă cea inițială a fost luată în evidență de către autoritatea competentă de înmatriculare;”

**15.** **La** **capitolul I subcapitolul I4 punctul 31, după subpunctul 31.3 se introduce un nou subpunct, subpunctul 31.31, cu următorul cuprins:**

„31.31.solicitantului duplicatului unei CIV, care a dobândit vehiculul în baza unui contract prin care s-a transmis dreptul de proprietate ori ca urmare a valorificării vehiculului de către executorul judecătoresc, de către Agenția Națională de Administrare Fiscală, de către administratorul judiciar, respectiv lichidatorul judiciar sau persoanei stabilite în baza unei hotărâri judecătorești, după caz;”

**16.** **La** **capitolul I subcapitolul I4, punctul 311 se abrogă.**

**17.** **La** **capitolul I subcapitolul I5, punctul 36 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„36. RAR modifică CIV/eliberează o nouă CIV ca înlocuire a CIV anterioare, cu respectarea dispozițiilor pct. 31.”

**18. La capitolul IV punctul 2, subpunctul 2.8.1 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„2.8.1. respectivul tip de vehicul este omologat și la valoarea modificată a masei maxime tehnic admisibile, fapt dovedit prin prezentarea certificatului de omologare în conformitate cu Directiva 92/21/CE, Directiva 97/27/CEE sau Regulamentul UE 1230/2012, după caz;”

**19. La capitolul IV punctul 3, subpunctul 3.5 se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**20.** **La** **capitolul IV, după punctul 3 se introduce un nou punct, punctul 31, cu următorul cuprins:**

„**31. Sistemul de direcție**

31.1. Postul de conducere trebuie să fie situat pe partea stângă în raport cu planul median longitudinal al autovehiculului. Sunt exceptate autovehiculele speciale utilizate în serviciile publice comunitare (curățenie stradală), precum și autovehiculele care au fost înmatriculate ultima dată într-un alt stat membru al UE și care nu au suferit modificări în raport cu configurația de înmatriculare inițială. Pentru acestea din urmă, în cazul autovehiculelor din categoriile M2 și M3, ușile de serviciu vor fi amplasate pe partea dreaptă, în raport cu planul median longitudinal al autovehiculului.”

**21.** **La** **capitolul IV punctul 7, subpunctele 7.3, 7.4, 7.6, 7.8 și 7.10 se abrogă**

**22.** **La** **capitolul IV punctul 7, subpunctele 7.5, 7.11, 7.14, 7.15, 7.16 și 7.17 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„7.5. Autovehiculele noi din categoriile M1, M2, N1 și N2 cu o masă de referință de cel mult 2.610 kg, trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 715/2007, cu aplicarea valorilor-limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6), având în vedere datele de intrare în vigoare prevăzute în apendicele 6, anexa I din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau în apendicele 6, anexa I din Regulamentul (UE) nr. 2017/1151. Se acceptă ca alternativă prezentarea unui raport de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, cu aplicarea valorilor~~-~~limită prevăzute în tabelul 2 de la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (EURO 6).

7.11. Autovehiculele noi din categoriile M1, M2, N1 și N2 cu o masă de referință mai mare de 2.610 kg, precum și autovehiculele noi din categoriile M3 și N3 trebuie să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 595/2009, cu aplicarea valorilor-limită precizate în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (EURO VI), având în vedere datele de intrare în vigoare precizate în apendicele 9, anexa I din Regulamentul (UE) nr. 582/2011.

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

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

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

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

7.16. Instalarea pe autovehicul a unui sistem sau a unei componente de reducere a emisiilor poluante este menționată în CIV numai dacă această modificare determină încadrarea într-o altă normă de poluare EURO în raport cu cea stabilită la omologarea inițială, în sensul trecerii la o normă de poluare EURO care exprimă reducerea emisiilor poluante, și cu respectarea următoarelor condiții:

a) se pune la dispoziția RAR o copie de pe certificatul de omologare/conformitate eliberat de către o autoritate competentă dintr-un SM care atestă încadrarea în noua normă de poluare EURO;

b) se pune la dispoziția RAR un extras din raportul de încercare întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, care să conțină informații cu privire la valorile emisiilor poluante obținute în funcție de tipul testului efectuat pentru un autovehicul sau un motor reprezentativ pentru familiile din care acestea fac parte.

c) se pune la dispoziția RAR documentul de instalare pe autovehicul emis de atelierul care a făcut modificarea;

d) sistemul sau componenta respectivă este instalată pe autovehicul în conformitate cu certificatul de omologare/conformitate prevăzut la lit. a);

e) sunt respectate cerințele privind emisiile poluante prevăzute la pct. 8 din anexa nr. 2 la RNTR 1.

Cerințele b) și c) nu sunt obligatorii în cazul în care în documentul de înmatriculare din statul de proveniență au fost înscrise informații privind modificarea normei de poluare;

În cazul în care cerințele menționate la lit. a) – d) nu sunt îndeplinite, stabilirea normei de poluare EURO se realizează numai în baza prezentării unui raport de încercare pentru autovehiculul sau motorul în cauză, întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, cu respectarea valorilor-limită aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.

7.17. Calibrarea sau recalibrarea software-ului unității de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului în vederea reducerii emisiilor poluante este menționată în CIV numai dacă prin această operațiune se obține modificarea normei de poluare EURO în raport cu cea stabilită la omologarea inițială, în sensul trecerii la o normă de poluare EURO care exprimă reducerea emisiilor poluante, și cu respectarea următoarelor condiții:

a) se pune la dispoziția RAR o copie de pe certificatul de omologare/conformitate eliberat de către o autoritate competentă dintr-un SM care atestă încadrarea în noua normă de poluare EURO prin referire la actul de reglementare specific noii norme;

b) se pune la dispoziția RAR documentul de calibrare/recalibrare a software-ului unității de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului emis de atelierul care a efectuat modificarea sau o confirmare a acestei modificări emisă de către producător sau reprezentantul acestuia în România;

c) unitatea de control electronic de gestiune a motorului autovehiculului asupra căreia s-a efectuat calibrarea/recalibrarea software-ului poate fi identificată sau această modificare poate fi identificată pe autovehicul;

d) sunt respectate cerințele privind emisiile poluante prevăzute la pct. 8 din anexa nr. 2 la RNTR 1.

În cazul în care cerințele menționate la lit. a) - c) nu sunt îndeplinite, stabilirea normei de poluare EURO se realizează numai în baza prezentării unui raport de încercare pentru autovehiculul sau motorul în cauză, întocmit de un serviciu tehnic notificat la Comisia Europeană, care atestă efectuarea testului de tip I din anexa III la Directiva 70/220/CEE, din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 sau din anexa XXI la Regulamentul (UE) nr. 2017/1151, respectiv a testului de tip ESC, ELR și/sau ETC, după caz, din anexa III la Directiva 88/77/CEE sau din anexa III la Directiva 2005/55/CE ori efectuarea testului de tip WHSC/WHTC, după caz, din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 582/2011, cu respectarea valorilor limită-aplicabile în funcție de categoria autovehiculului și norma de poluare EURO.”

**23. La** **capitolul IV punctul 7, după subpunctul 7.18 se introduce un nou subpunct, subpunctul 7.181, cu următorul cuprins:**

„7.181. Ca alternativă la efectuarea testelor precizate la pct. 7.5, 7.11, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17 și 7.18 se pot efectua încercări cu sisteme portabile de măsură a emisiilor poluante chimice, conform metodologiilor precizate în reglementările CE/UE aplicabile.”

**24. La** **capitolul IV punctul 8, subpunctul 8.12** **se modifică și va avea următorul cuprins:**

„8.12.Cerințele de la pct. 8.1 și 8.11 se aplică și cabinelor autovehiculelor din categoria N, în partea din față a peretelui posterior al cabinei, cu excepția părților suprafeței exterioare a autovehiculului care se găsesc la peste 2 m înălțime și cu excepția părților suprafeței exterioare a autovehiculului care se găsesc sub un plan orizontal trecând prin centrul roților față sau sub un plan orizontal situat la 50 cm deasupra solului, cel mai jos fiind luat în considerare.”

**25. La** **capitolul IV punctul 8, după subpunctul 8.12****se introduce un nou subpunct, subpunctul 8.13, cu următorul cuprins:**

„8.13. Cerințele de la pct. 8.1 și 8.11 nu se aplică vehiculelor din categoria O.”

**26. La** **capitolul IV punctul 9, subpunctele 9.3 și 9.4****se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„9.3. Scaunele autovehiculelor din categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază din categoriile M sau N, trebuie să fie omologate conform Regulamentului CEE-ONU nr. 80, Regulamentului CEE-ONU nr. 17 sau Directivei 74/408 CEE, și trebuie să respecte condițiile de marcare.

9.4. Soluțiile tehnice utilizate pentru ancorajul centurilor de siguranță ale scaunelor autovehiculelor din categoriile M și N obținute prin modificarea unor autovehicule de bază sau incomplete din categoriile M sau N, trebuie să respecte prescripțiile de rezistență specificate în Regulamentul CEE-ONU nr. 14 sau în Directiva 76/115/CEE. Prescripțiile de rezistență se consideră respectate dacă sunt disponibile certificate de omologare sau rapoarte de încercări care confirmă soluția de ancorare a centurilor utilizată pe tipul respectiv de vehicul. Rapoartele de încercări ce conțin metode de încercare virtuală sunt de asemenea acceptate. Pentru autovehiculele din categoria N1 este acceptată și îndeplinirea condițiilor de rezistență valabile pentru autovehiculele din categoria M2, cu excepția locurilor din față.”

**27.** **La** **capitolul IV, punctul 17****se modifică și va avea următorul cuprins:**

„17. Pentru autovehiculele noi din categoriile M2 și M3 este obligatorie echiparea cu un sistem de încălzire independent, care trebuie să fie omologat și să poarte marcă de omologare în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 122.

Pentru autovehiculele care au devenit M2 sau M3 prin transformare din alte categorii, este obligatorie echiparea cu un sistem de încălzire independent, care trebuie să fie omologat și să poarte marcă de omologare în conformitate cu Directiva 2001/56/CE sau cu Regulamentul CEE-ONU nr. 122.”

**28.** **La** **capitolul V punctul 7, subpunctul 7.1 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„7.1. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România, tractoarele noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și în Regulamentul delegat (UE) nr. 2015/96.”

**29 La** **capitolul VI punctul 7, subpunctul 7.1 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„7.1. La omologarea în vederea primei înmatriculări în România, motociclurile noi trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și în Regulamentul delegat (UE) nr. 134/2014.”

**30.** **La** **capitolul VII punctul 6, subpunctul 6.1.1 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„6.1.1. Comanda direcției trebuie să fie ușor de utilizat. Sensul de mișcare a comenzii trebuie să corespundă cu sensul în care se intenționează modificarea direcției.”

**31.** **La** **capitolul VII, punctul 11 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„**11. Emisiile poluante**

Mașinile autopropulsate pentru lucrări, noi, trebuie să respecte condițiile tehnice privind emisiile poluante prevăzute în Directiva 97/68/CE sau în Regulamentul (UE) nr. 2016/1628, începând cu termenele de punere în aplicare prevăzute în anexa III la Regulament.”

**32. Anexa nr. 1 la reglementări se modifică și va avea cuprinsul prevăzut în anexa la prezentul ordin.**

**33. În anexa nr. 6 le reglementări termenul *subabdominal* se înlocuiește cu termenul *abdominal*.**

**34. În anexa nr. 6 la reglementări, după nota 4 se introduce un nou text, cu următorul cuprins:**

„**Începând cu 01.07.2016 (data primei înmatriculări sau anul de fabricație al vehiculului, dacă data primei înmatriculări nu este cunoscută)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Categorie vehicul | Locuri orientate spre înainte | Locuri orientate spre înapoi |
| Locuri laterale | Locuri centrale |
| Față | Altele decât cele față | Față | Altele decât cele față |
| M1 | Ar4m | Ar4m | Ar4m | Ar4m | B, Br3, Br4m |
| M2≤ 3,5 t | Ar4m, Ar4Nm | Ar4m, Ar4Nm | Ar4m, Ar4Nm | Ar4m, Ar4Nm | Br3, Br4m, Br4Nm |
| M2> 3,5 t | Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm(x) | Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm(x) | Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm(x) | Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm(x) | Br3, Br4m, Br4Nm |
| Μ3 \*) | Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm(x) | Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm(x) | Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm(x) | Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm(x) | ~~-~~ |
| N1 | Ar4m, Ar4Nm | Ar4m, Ar4Nm, Br4m, Br4Nm (xx) | B, Br3, Br4m, Br4Nm, A, Ar4m, Ar4Nm (xxx) | B,Br3, Br4m, Br4Nm | B,Br3, Br4m, Br4Nm |
| N2 | Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (xxx) | B, Br3, Br4m, Br4Nm | B, Br3, Br4m, Br4Nm, A, Ar4m, Ar4Nm (xxx) | B, Br3, Br4m, Br4Nm | B,Br3, Br4m, Br4Nm |
| N3 | Br3, Br4m, Br4Nm, Ar4m, Ar4Nm (xxx) | B, Br3, Br4m, Br4Nm | B, Br3, Br4m, Br4Nm, A, Ar4m, Ar4Nm (xxx) | B, Br3, Br4m, Br4Nm | B,Br3, Br4m, Br4Nm |

\*)  Pentru locurile orientate lateral este obligatorie echiparea cu centuri de siguranță de tipul B, Br3, Br4m, Br4Nm

(x) Centura abdominală permisă dacă în fața locului considerat există elemente cu materiale moi (risc minim de rănire la impactul cu capul) sau distanța minimă orizontală între partea din față a spătarului scaunului considerat și elementele din față este de cel puțin 1000 mm.

(xx) Centura abdominală permisă dacă locul considerat se află lângă un culoar de trecere cu lățimea de minimum 300 mm.

(xxx) Centura abdominală permisă dacă în fața locului considerat distanța minimă orizontală între partea din față a spătarului scaunului considerat și parbriz este de cel puțin 1000 mm.

A: centură de siguranță în trei puncte (abdominală și diagonală)

B: centură de siguranță în două puncte (abdominală)

r: retractor

m: retractor cu blocare de urgență cu sensibilitate multiplă

3: retractor cu blocare automată

4: retractor cu blocare de urgență

N: prag înalt de reacție

**NOTE GENERALE:**

În toate cazurile se pot instala centuri de siguranță de tip S (speciale) în locul unei centuri de tipul A sau B.

Echiparea cu centuri de siguranță nu este obligatorie pentru locurile autovehiculelor din categoriile M2 și M3, clasele I, II sau A

Echiparea cu centuri de siguranță nu este obligatorie pentru locurile destinate exclusiv utilizării pe perioada de staționare a autovehiculelor

Dacă în locul datei primei înmatriculări se utilizează anul de fabricație, se vor aplica prevederile în vigoare la data de 1 ianuarie a anului de fabricație.”

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

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

**Art. IV.** – Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la 15 de zile de la data publicării.

**MINISTRU**

**LUCIAN ŞOVA**

**SECRETAR DE STAT**

**Mircea Florin BIBAN**

**SECRETAR GENERAL**

**Elena PETRAŞCU**

**SECRETAR GENERAL ADJUNCT**

**Florentina CIORDAȘ**

**DIRECŢIA GENERALĂ ANTICORUPŢIE ÎN TRANSPORTURI,**

**ADMINISTRATIVĂ ŞI JURIDICĂ**

**DIRECTOR GENERAL**

**Anișoara CORNILĂ**

**DIRECŢIA AFACERI EUROPENE ŞI RELAŢII INTERNAŢIONALE**

**DIRECTOR**

**Adela MIHUȚ**

**DIRECŢIA TRANSPORT RUTIER**

**DIRECTOR**

**Corneliu-Ioan DIMITRIU**

**REGISTRUL AUTO ROMÂN**

**DIRECTOR GENERAL**

**George-Adrian DINCĂ**

*ANEXĂ*

*(Anexa nr. 1 la reglementări)*

 (față)

Către,

**REGISTRUL AUTO ROMÂN**

Reprezentanța RAR: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**CERERE**

**ACTIVITATE RAR**

Subsemnatul (subsemnata) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, cu domiciliul în \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, str. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, nr. \_\_\_\_\_\_\_\_, bl. \_\_\_\_\_\_, sc. \_\_\_\_\_\_, ap. \_\_\_\_\_\_, județul / sectorul \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ,

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| având CNP (\*): |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

cunoscând dispozițiile art. 320-323 Cod Penal privind falsul și uzul de fals, solicit:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| * Omologare individuală
 |  |  | * Eliberare/modificare CIV
 |  |
|  |  |  |  |  |
| * Certificare autenticitate
 |  |  | * Redobândire CI
 |  |
|  |  |  |  |  |
| * Altă activitate RAR:
 |  |

pentru vehiculul descris prin: marcă / tip \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

număr identificare \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

culoare \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, număr înmatriculare \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Declar pe propria răspundere că titularul actului de deținere al vehiculului cu datele de mai sus este (nume, prenume / denumire) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| are codul de identificare (\*\*): |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

și că subsemnatul (subsemnata) sunt reprezentantul acestuia.

De asemenea, declar că sub aspect material mă oblig să suport consecințele dispozițiilor art. 1349-1374 Cod Civil pentru eventualele pagube ce le voi cauza terților în cazul folosirii abuzive sau nelegale de către subsemnatul (subsemnata) a datelor și/sau documentelor obținute de la Registrul Auto Român.

Am luat la cunoștință, prin semnarea prezentei, că există posibilitatea ca vehiculul să nu îndeplinească condițiile tehnice și juridice pentru efectuarea prestațiilor solicitate. De asemenea, consimt în mod expres ca datele personale de mai sus să fie prelucrate de către RAR în conformitate cu reglementările legale în vigoare (\*\*\*).

 Data Semnătura

(\*) cod numeric personal pentru persoane fizice române sau seria și numărul actului de identitate pentru persoane fizice străine.

(\*\*) cod unic de înregistrare pentru persoane juridice, cod numeric personal pentru persoane fizice române sau seria şi numărul actului de identitate pentru persoane fizice străine.

(\*\*\*) precizări privind destinația datelor, precum și drepturile prevăzute de lege, pe verso.

 (verso)

***Datele de mai jos se completează de reprezentantul RAR :***

**CODURI TARIFARE**

|  |  |
| --- | --- |
| 1 |  |
| 2 |  |
| 3 |  |

 **(\*\*\*) Precizări privind datele personale**

Vă informăm că datele declarate de către dumneavoastră servesc exclusiv desfășurării activității Registrului Auto Român, care menține un istoric al activităților efectuate asupra vehiculelor, iar utilizarea lor respectă integral prevederile legale în vigoare privind protecția datelor personale.

Datele pe care ni le comunicați cu ocazia solicitării unei activități specifice domeniului de activitate al RAR nu sunt puse la dispoziția vreunui beneficiar, colaborator sau terț al RAR, cu excepția autorităților abilitate prin lege să le solicite. Datele sunt preluate de către RAR așa cum au fost furnizate de dumneavoastră și nu este necesară corectarea lor în timp, ca urmare a apariției unor modificări.

De asemenea, vă aducem la cunoștință obligativitatea completării tuturor datelor de pe fața formularului; în caz contrar nu se va da curs solicitării dumneavoastră.

Potrivit legislației aplicabile (Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE beneficiați de următoarele drepturi:

- Dreptul la informare- puteți solicita informații privind activitățile de prelucrare a datelor dvs. personale;

- Dreptul la rectificare- puteți solicita rectificarea datelor personale inexacte sau completarea acestora;

- Dreptul la ștergerea datelor („dreptul de a fi uitat”) - puteți solicita ștergerea datelor, în cazul în care prelucrarea acestora nu a fost legală sau în alte cazuri prevăzute de lege;

- Dreptul la restricționarea prelucrării - puteți solicita restricționarea prelucrării în cazul în care contestați exactitatea datelor, precum și în alte cazuri prevăzute de lege;

- Dreptul de opoziție - puteți să vă opuneți prelucrării datelor dvs. cu caracter personal în condițiile art. 21 din Regulamentul (UE) 2016/679;

- Dreptul la portabilitatea datelor - puteți primi, în anumite condiții, datele personale pe care ni le-ați furnizat, într-un format care poate fi citit automat sau puteți solicita ca respectivele date să fie transmise altui operator;

- Dreptul de a depune plângere - puteți depune plângere față de modalitatea de prelucrare a datelor personale la Autoritatea Națională de Supraveghere a Prelucrării Datelor cu Caracter Personal;

- Dreptul de retragere a consimțământului- în cazurile în care prelucrarea se întemeiază pe consimțământul dvs., îl puteți retrage oricând. Retragerea consimțământului va avea efecte doar pentru viitor, prelucrarea efectuată anterior retragerii rămânând în continuare valabilă;

- Drepturi suplimentare aferente deciziilor automate - puteți cere și obține intervenția umană cu privire la respectiva prelucrare, vă puteți exprima propriul punct de vedere cu privire la aceasta și puteți contesta decizia.

Vă puteți exercita aceste drepturi, fie individual, fie cumulat, foarte ușor, prin simpla transmitere a unei solicitări la sediul nostru din București, Calea Griviței 391A, sector 1, la nr. de fax 0213181754, 0213181772 sau prin e-mail la protectiadatelor@rarom.ro.

În plus, RAR a numit un Responsabil pentru Protecția Datelor care poate fi contactat dacă există nelămuriri cu privire la orice aspect ce ține de protecția datelor personale, prin transmiterea unei cereri la datele de contact anterior menționate.

În situația în care doriți verificarea exactității datelor personale în evidențele RAR, puteți adresa o cerere instituției noastre, în care sunteți rugați să precizați motivul verificării. Puteți solicita rectificarea, actualizarea sau ștergerea datelor incomplete sau inexacte, precum și transformarea în date anonime a celor a căror prelucrare nu este conformă legii, în măsura în care prezentați și o argumentare din care să rezulte clar motivele întemeiate ale solicitării.

 **CONDUCEREA RAR**