



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 193 (XXXVII) — Nr. 758

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 13 august 2025

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE	
Decizia nr. 149 din 27 martie 2025 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 67 alin. (2) fraza finală și ale art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală	2–4
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
1.140. — Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru modificarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase — RNTR 3, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.134/2005	5–12
1.303. — Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii privind modificarea unor acte normative din domeniul feroviar	13
4.466. — Ordin al ministrului educației și cercetării privind acordarea autorizației de funcționare provizorie unității de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna” din satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș.....	14–15
4.535. — Ordin al ministrului educației și cercetării privind acordarea autorizației de funcționare provizorie unității de învățământ preuniversitar de stat Școala Gimnazială Jijila din județul Tulcea	15–16

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 149

din 27 martie 2025

**referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor
art. 67 alin. (2) fraza finală și ale art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală**

Marian Enache	— președinte
Mihaela Ciochină	— judecător
Cristian Deliorga	— judecător
Dimitrie-Bogdan Licu	— judecător
Gheorghe Stan	— judecător
Livia Doina Stanciu	— judecător
Elena-Simina Tănăsescu	— judecător
Varga Attila	— judecător
Mihaela Ionescu	— magistrat-asistent

Cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror Nicoleta-Ecaterina Eucarie.

1. Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 67 alin. (1) și ale art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală, excepție ridicată de Georgeta Chiru Ștefan în Dosarul nr. 465/44/2020 al Curții de Apel Galați — Secția penală și pentru cauze cu minori și care formează obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 1.611D/2020.

2. La apelul nominal lipsește autoarea excepției. Procedura de înștiințare este legal îndeplinită.

3. Cauza fiind în stare de judecată, președintele Curții acordă cuvântul reprezentantului Ministerului Public, care pune concluzii de respingere, ca neîntemeiată, a excepției de neconstituționalitate.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, constată următoarele:

4. Prin Sentința penală nr. 137/F din 3 septembrie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 465/44/2020, **Curtea de Apel Galați — Secția penală și pentru cauze cu minori a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 67 alin. (1) și ale art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală**. Excepția a fost ridicată de Georgeta Chiru Ștefan într-o cauză având ca obiect soluționarea unei cereri de strămutare, în cadrul căreia autoarea a formulat o cerere de recuzare.

5. În **motivarea excepției de neconstituționalitate**, autoarea acesteia susține, în esență, că normele procesual penale criticate sunt neconstituționale, întrucât nu permit formularea unei cereri de recuzare a judecătorului chemat să soluționeze o cerere de recuzare, pe de o parte, iar, pe de altă parte, sentința prin care este soluționată cererea de strămutare nu este supusă niciunei căi de atac.

6. **Curtea de Apel Galați — Secția penală și pentru cauze cu minori** apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. În acest sens reține că reglementarea procedurii de soluționare a cererilor de recuzare reflectă preocuparea legiuitorului pentru asigurarea celerității acestor proceduri, iar textele de lege criticate dau expresie acestei preocupări. De asemenea, arată că strămutarea este o procedură specială, de stabilire a competenței teritoriale a instanței de judecată, menită tocmai să asigure condițiile unui proces echitabil, în care toate părțile să dispună de aceleași mijloace de apărare și să aibă posibilitatea să își exercite dreptul la apărare în mod efectiv și eficient. Totodată, invocă și considerente ale Deciziei Curții

Constituționale nr. 82 din 8 martie 2001, potrivit cărora principiul constituțional al liberului acces la justiție, prevăzut la art. 21 din Legea fundamentală, nu are semnificația că acest drept trebuie asigurat la toate structurile judecătorești — judecătorii, tribunale, curți de apel, Înalta Curte de Casație și Justiție — și în privința tuturor căilor de atac prevăzute de lege. În aceste condiții, prin lege pot fi instituite reguli deosebite în considerarea unor situații diferite. Astfel că este dreptul exclusiv al legiuitorului să stabilească regula potrivit căreia hotărârea de strămutare nu este supusă niciunei căi de atac, deoarece prin aceasta instanța nu se pronunță asupra fondului, iar exercitarea unor căi de atac ar prelungi nejustificat judecarea definitivă a cauzelor.

7. Potrivit prevederilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, actul de sesizare a fost comunicat președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

8. **Președinții celor două Camere ale Parlamentului, Guvernul și Avocatul Poporului** nu au transmis punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate ridicate.

CURTEA,

examinând actul de sesizare, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

9. Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate.

10. **Obiectul excepției de neconstituționalitate** îl constituie, potrivit încheierii de sesizare, dispozițiile art. 67 alin. (1) și ale art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală. Având în vedere criticile formulate de autoarea excepției prin notele scrise, Curtea reține că obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie dispozițiile art. 67 alin. (2) fraza finală și ale art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală, care au următorul conținut:

— Art. 67 alin. (2) fraza finală: „(2) (...) *Este inadmisibilă recuzarea judecătorului sau a procurorului chemat să decidă asupra recuzării.*”;

— Art. 74 alin. (6): „(6) *Sentința prevăzută la alin. (1) nu este supusă niciunei căi de atac.*”

11. Autoarea excepției de neconstituționalitate invocă atât dispozițiile constituționale ale art. 1 alin. (3) și (5) privind valorile supreme în statul de drept, precum și principiul legalității, ale art. 11 privind dreptul internațional și dreptul intern, ale art. 15 alin. (1) referitor la universalitate, ale art. 16 alin. (1) referitor la egalitatea în drepturi, ale art. 20 referitor la tratatele internaționale privind drepturile omului, ale art. 24 privind dreptul la apărare, ale art. 21 alin. (1) și (3) privind accesul liber la justiție și dreptul la un proces echitabil, ale art. 51 privind dreptul de petiționare, ale art. 124 privind înfăptuirea justiției, ale art. 126 privind instanțele judecătorești și ale art. 148 privind integrarea în Uniunea Europeană, cât și prevederile art. 1 referitoare la obligația de a respecta drepturile omului, ale art. 6 privind dreptul la un proces

echitabil, ale art. 13 privind dreptul la un recurs efectiv, ale art. 14 referitor la interzicerea discriminării și ale art. 17 privind interzicerea abuzului de drept din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, precum și prevederile art. 1-10 și ale art. 30 din Declarația universală a drepturilor omului.

12. Examinând excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 67 alin. (2) fraza a doua din Codul de procedură penală, Curtea constată că acestea au mai fost supuse controlului instanței constituționale din perspectiva unor critici similare, prin Decizia nr. 565 din 22 noiembrie 2022, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 74 din 27 ianuarie 2023, prin care excepția de neconstituționalitate a fost respinsă ca neîntemeiată.

13. În motivarea soluției sale, Curtea Constituțională a constatat, în paragrafele 28-32 din decizia precitată, că, în ceea ce privește procedura de soluționare a cererilor de recuzare, există o jurisprudență constantă a Curții Constituționale în care sunt caracterizate regimul juridic al recuzării, precum și compatibilitatea cu principiile care guvernează dreptul la un proces echitabil.

14. Potrivit acestei jurisprudențe, procedura de soluționare a cererilor de recuzare nu îmbracă forma unui contencios care să reclame un tratament jurisdicțional, ci este vorba despre o chestiune de administrare a actului de justiție. Cu alte cuvinte, procedura asupra cercetării și judecării cererii de recuzare este o procedură incidentală, al cărei obiect este cu totul distinct de obiectul propriu al procesului penal la care se referă, această procedură nu are caracter jurisdicțional penal în sens material, ci caracter administrativ-judiciar, iar actele ce se îndeplinesc în această procedură, după ritualul procesului penal, îi dau un caracter jurisdicțional numai în sens formal (Decizia nr. 500 din 30 iunie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 743 din 23 septembrie 2016, paragraful 24). Proceduri similare se regăsesc și cu privire la alte instituții — cum ar fi strămutarea, desemnarea altei instanțe, declinarea de competență, trimiterea cauzei la alt parchet și trecerea cauzei de la un organ de cercetare la altul — care nu soluționează fondul cauzei, ci un incident în administrarea justiției, în scopul bunei funcționări a sistemului judiciar.

15. De asemenea, în Decizia nr. 565 din 22 noiembrie 2022, precitată, Curtea Constituțională a mai reținut că reglementarea soluționării cererilor de recuzare reflectă preocuparea legiuitorului pentru asigurarea celerității acestei proceduri (Decizia nr. 500 din 30 iunie 2016). Potrivit expunerii de motive a Legii nr. 135/2010 privind Codul de procedură penală, legiuitorul a urmărit simplificarea modalităților de soluționare a cazurilor de incompatibilitate (abținere și recuzare), astfel încât să nu poată fi afectată celeritatea procesului penal prin abțineri și recuzări repetate, inclusiv prin recuzarea tuturor judecătorilor de la o instanță sau a procurorilor de la parchet, care ar conduce la tergiversarea soluționării cauzei penale, în defavoarea înfăptuirii cu operativitate a actului de justiție. După rezolvarea cauzei penale de către procuror, aceasta va fi supusă controlului judecătorului de cameră preliminară, care va verifica legalitatea administrării probelor și a efectuării actelor de către organele de urmărire penală. Prin urmare, contrar susținerilor autorului excepției, Curtea a constatat că este asigurat accesul liber la justiție, cu toate garanțiile ce caracterizează procesul echitabil, câtă vreme cauza ajunge să fie examinată în final de către o instanță de judecată.

16. Cu privire la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală, analizând critici similare celor invocate în prezenta cauză, Curtea a pronunțat Decizia nr. 417 din 15 iunie 2017, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 793 din 6 octombrie 2017, prin care a respins, ca neîntemeiată, excepția de

neconstituționalitate, reținând, în paragrafele 15-25, că strămutarea este acea deplasare a competenței, care constă în trecerea, pentru temeiuri serioase, a unei cauze de la o instanță care avea competența obișnuită la o altă instanță, de același fel (civilă sau militară) și de același grad, în a cărei competență teritorială nu intră acea cauză. Așadar, prin strămutare rămân nealterate competența materială, competența funcțională și cea după calitatea persoanei, aceasta având efecte numai asupra competenței teritoriale.

17. De asemenea, Curtea a observat că strămutarea cauzei penale a fost instituită în scopul asigurării bunei desfășurări a procesului penal, în vederea înlăturării suspiciunilor care planează asupra imparțialității judecătorilor instanței cu privire la modul de soluționare a cauzei. Strămutarea reprezintă, așadar, un remediu procesual pentru înlăturarea acelor situații care periclitează desfășurarea normală a unui proces penal în fața instanței competente, având ca efect trecerea unei cauze de la instanța competentă să judece cauza la o altă instanță de același fel și de același grad.

18. Curtea a reținut, astfel, că, prin hotărârea pronunțată în cadrul soluționării unei cereri de strămutare, instanța nu se pronunță asupra fondului cauzei, ci doar stabilește — în raport cu criteriile prevăzute de dispozițiile art. 71 din Codul de procedură penală — dacă respectiva cauză va fi soluționată în continuare de instanța investită sau, în cazul incidenței vreunui dintre cazurile prevăzute de textul de lege menționat, de o altă instanță egală în grad. Prin urmare, procedura strămutării nu are caracterul unei judecări pe fondul cauzei, deoarece vizează un incident procedural intervenit în administrarea justiției.

19. În aceste condiții, Curtea nu a reținut critica autorului excepției de neconstituționalitate, în sensul că dispozițiile art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală — potrivit cărora sentința prin care Înalta Curte de Casație și Justiție sau curtea de apel competentă soluționează cererea de strămutare nu este supusă niciunei căi de atac — creează discriminare prin limitarea, în mod nejustificat, a accesului la justiție.

20. Sub aspectul asigurării egalității în drepturi, Curtea Constituțională a statuat, în jurisprudența sa, că principiul egalității în fața legii, consacrat de prevederile art. 16 alin. (1) din Constituție, presupune instituirea unui tratament egal pentru situații care, în funcție de scopul urmărit, nu sunt diferite. Acesta nu exclude, ci, dimpotrivă, presupune soluții diferite pentru situații diferite. În consecință, un tratament diferit nu poate fi doar expresia aprecierii exclusive a legiuitorului, ci trebuie să se justifice rațional, în respectul principiului egalității cetățenilor în fața legii și a autorităților publice (Decizia Plenului Curții Constituționale nr. 1 din 8 februarie 1994, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 69 din 16 martie 1994, Decizia nr. 86 din 27 februarie 2003, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 207 din 31 martie 2003, Decizia nr. 89 din 27 februarie 2003, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 200 din 27 martie 2003).

21. Totodată, Curtea a stabilit că art. 16 din Constituție vizează egalitatea în drepturi între cetățeni în ceea ce privește recunoașterea în favoarea acestora a unor drepturi și libertăți fundamentale, nu și identitatea de tratament juridic asupra aplicării unor măsuri, indiferent de natura lor. În felul acesta se justifică nu numai admisibilitatea unui regim juridic diferit față de anumite categorii de persoane, dar și necesitatea lui (Decizia nr. 53 din 19 februarie 2002, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 224 din 3 aprilie 2002, Decizia nr. 1.615 din 20 decembrie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 99 din 8 februarie 2012, Decizia nr. 323 din 30 aprilie 2015, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 467 din 29 iunie 2015, paragraful 19, Decizia nr. 718 din 29 octombrie 2015, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 909 din 9 decembrie 2015, paragraful 15,

Decizia nr. 18 din 19 ianuarie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 182 din 10 martie 2016, paragraful 17, Decizia nr. 540 din 12 iulie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 841 din 24 octombrie 2016, paragraful 21, Decizia nr. 2 din 17 ianuarie 2017, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 324 din 5 mai 2017, paragraful 22, și Decizia nr. 18 din 17 ianuarie 2017, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 312 din 2 mai 2017, paragraful 22).

22. În ceea ce privește accesul liber la justiție, prevăzut de art. 21 alin. (1) din Constituție, Curtea a statuat că acesta presupune accesul la mijloacele procedurale prin care justiția se desfășurează, iar regulile de desfășurare a procesului în fața instanțelor judecătorești sunt de competență exclusivă a legiuitorului, așa cum rezultă din prevederile art. 126 alin. (2) din Constituție — potrivit cărora „*Competența instanțelor judecătorești și procedura de judecată sunt prevăzute numai prin lege*” — și din cele ale art. 129 din Legea fundamentală, conform cărora „*Împotriva hotărârilor judecătorești, părțile interesate și Ministerul Public pot exercita căile de atac, în condițiile legii*”. Astfel, Curtea a reținut că accesul liber la justiție presupune posibilitatea neîngrădită a celor interesați de a utiliza aceste proceduri, în formele și în modalitățile instituite de lege, dar cu respectarea regulii consacrate de art. 21 alin. (2) din Constituție, potrivit căreia nicio lege nu poate îngreuna accesul la justiție, ceea ce semnifică faptul că legiuitorul nu poate exclude de la exercițiul drepturilor procesuale pe care le-a instituit nicio categorie sau grup social (Decizia Plenului Curții Constituționale nr. 1 din 8 februarie 1994, Decizia nr. 540 din 12 iulie 2016, paragraful 22, Decizia nr. 2 din 17 ianuarie 2017, paragraful 24, și Decizia nr. 18 din 17 ianuarie 2017, paragraful 24, citate anterior). Aceasta nu înseamnă însă că accesul liber la justiție presupune să fie asigurat accesul la toate structurile judecătorești și la toate căile de atac prevăzute de lege, deoarece competența și procedura de judecată sunt stabilite de legiuitor, iar acesta, asigurând posibilitatea de a ajunge în fața instanțelor judecătorești în condiții de egalitate, poate stabili reguli deosebite (Decizia Plenului Curții Constituționale nr. 1 din 8 februarie 1994).

23. Astfel, Curtea a constatat că nu se poate vorbi despre existența unui tratament discriminatoriu — din perspectiva excluderii căii de atac în materie de strămutare — între persoanele care formulează o astfel de cerere și părțile din

procesul penal, care beneficiază de dublul grad de jurisdicție, întrucât situațiile în care se află cele două categorii de persoane sunt net diferite, având în vedere natura cauzelor vizate de dispozițiile art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală, cauze în care nu se judecă fondul procesului penal, ci un incident procedural.

24. Curtea a reținut că, potrivit prevederilor art. 126 alin. (2) și ale art. 129 din Constituție, este dreptul exclusiv al organului cu atribuții de legiferare de a stabili regula conform căreia hotărârea prin care instanța competentă se pronunță asupra cererii de strămutare nu este supusă niciunei căi de atac, având în vedere faptul că instanța sesizată cu cererea de strămutare a judecării cauzei penale nu examinează și nu se pronunță asupra fondului acesteia. În plus, exercitarea unei căi de atac în materie de strămutare ar prelungi în mod nejustificat soluționarea definitivă a cauzei penale, în condițiile în care faptele și împrejurările asupra cărora este chemată să se pronunțe instanța sesizată cu cererea de strămutare nu țin de cauza penală, ci de asigurarea condițiilor privind desfășurarea normală a procesului penal, condiție ce vizează și interesează toate părțile din proces, independent de calitatea lor procesuală.

25. Pentru motivele arătate mai sus, Curtea a constatat că dispozițiile art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală nu încalcă nici prevederile art. 21 alin. (3) din Constituție și nici pe cele ale art. 6 și 13 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, respectiv ale art. 2 din Protocolul nr. 7 la Convenție.

26. Întrucât nu au intervenit elemente noi, de natură să determine schimbarea acestei jurisprudențe, soluția și considerentele care au fundamentat-o își păstrează valabilitatea și în prezenta cauză.

27. În ceea ce privește invocarea, în susținerea criticilor de neconstituționalitate, a prevederilor art. 148 din Constituție, care prevăd aplicarea cu prioritate a prevederilor tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și a celorlalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu față de dispozițiile contrare din dreptul intern, întrucât nu este relevant niciun act european cu caracter obligatoriu care să susțină criticile formulate, Curtea constată că aceste norme constituționale nu au incidență în materia supusă controlului.

28. Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1-3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992, cu unanimitate de voturi,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate ridicată de Georgeta Chiru Ștefan în Dosarul nr. 465/44/2020 al Curții de Apel Galați — Secția penală și pentru cauze cu minori și constată că dispozițiile art. 67 alin. (2) fraza finală și ale art. 74 alin. (6) din Codul de procedură penală sunt constituționale în raport cu criticile formulate.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Curții de Apel Galați — Secția penală și pentru cauze cu minori și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pronunțată în ședința din data de 27 martie 2025.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE
MARIAN ENACHE

Magistrat-asistent,
Mihaela Ionescu

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN

pentru modificarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase — RNTR 3, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.134/2005

Având în vedere Referatul Direcției transport rutier nr. 16.361 din 23.06.2025, prin care se supune spre aprobare Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii pentru modificarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase — RNTR 3, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.134/2005, cu modificările și completările ulterioare,

luând în considerare prevederile art. 15 alin. (1) pct. I lit. b) din Normele de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.175/2007,

în temeiul prevederilor art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul ordin:

Art. I. — Reglementările privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase — RNTR 3, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.134/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 97 și 97 bis din 1 februarie 2006, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La capitolul 1 punctul 1.1, subpunctul 1.1.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„1.1.1. Categoriile de vehicule N și O sunt cele definite la art. 4 alin. (1) lit. (b) și (c) din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.”

2. La capitolul 1 punctul 1.3, literele a) și j) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„a) *ADR* — Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase, adoptat și semnat la Geneva la 30 septembrie 1957, restructurat, în vigoare de la 1 ianuarie 2025, la care România a aderat prin Legea nr. 31/1994, cu modificările și completările ulterioare;

.....
j) *RNTR 7* — Reglementări privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere, precum și eliberarea atestatului tehnic pentru mașinile autopropulsate și pentru vehiculele lente.”

3. La capitolul 1 punctul 1.4, subpunctul 1.4.3 se modifică și va avea următorul cuprins:

„1.4.3. *unitate mobilă pentru fabricarea explozivilor (MEMU)* — o unitate sau un vehicul care are montată o unitate pentru fabricarea explozivilor din mărfuri periculoase care nu sunt explozivi și pentru încărcarea acestora în găuri de mină. Unitatea este compusă din cisterne diverse și containere pentru transportul în vrac, din echipamente pentru fabricarea explozivilor, precum și din pompe și accesorii ale acestora. MEMU poate avea compartimente speciale pentru explozivi ambalați. Deși definiția MEMU include expresia «pentru fabricarea

explozivilor din mărfuri periculoase care nu sunt explozivi și pentru încărcarea acestora în găuri de mină», prescripțiile pentru MEMU se aplică numai transportului, nu și fabricării și încărcării explozivilor.”

4. În anexa nr. 1 la reglementări, capitolul 9.2 se modifică și va avea cuprinsul prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

5. În anexa nr. 1 la reglementări, la capitolul 9.3, punctul 9.3.2.2 se modifică și va avea următorul cuprins:

„9.3.2.2. Dispozitivele de încălzire cu combustie trebuie să îndeplinească prescripțiile de la pct. 9.2.5.1, 9.2.5.2, 9.2.5.5 și 9.2.5.6.”

6. În anexa nr. 1 la reglementări, la capitolul 9.7, punctul 9.7.7.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„9.7.7.1. Dispozitivele de încălzire cu combustie trebuie să îndeplinească prescripțiile de la pct. 9.2.5.1, 9.2.5.2, 9.2.5.5 și următoarele prescripții:

a) Întrerupătorul poate fi instalat la exteriorul cabinei conducătorului auto;

b) dispozitivul de încălzire trebuie să poată fi scos din funcțiune din exteriorul compartimentului pentru încărcătură; și

c) nu este necesar să se demonstreze că schimbătorul de căldură al dispozitivului de încălzire rezistă la un ciclu redus de funcționare reziduală.

În plus, pentru vehiculele FL trebuie să fie îndeplinite prescripțiile de la pct. 9.2.5.3 și 9.2.5.4.”

7. În anexa nr. 1 la reglementări, la capitolul 9.7, punctele 9.7.8.1 și 9.7.8.3 se modifică și vor avea următorul cuprins:

„9.7.8.1. Orice completări sau modificări ale instalației electrice trebuie să îndeplinească prescripțiile aplicabile din capitolul 9.2, după caz (a se vedea tabelul 9.2.1.1).

NOTĂ:

Pentru dispozițiile tranzitorii, a se vedea pct. 1.6.5.

.....
9.7.8.3. Echipamentul electric al vehiculelor FL, aflat în permanență sub tensiune, inclusiv conductorii, situat în afara zonelor 0 și 1, trebuie să satisfacă prescripțiile care se aplică zonei 1 pentru echipamentul electric în general sau prescripțiile aplicabile zonei 2 pentru echipamentul electric situat în cabina

conducătorului auto, conform standardului CEI 60079 partea 14. Echipamentul electric trebuie să corespundă prescripțiilor aplicabile echipamentului electric din grupa și clasa de temperatură pertinente, conform substanțelor de transportat.”

8. În anexa nr. 1 la reglementări, la capitolul 9.8, punctul 9.8.4 se modifică și va avea următorul cuprins:

„9.8.4. Stabilitatea MEMU

Lățimea totală a suprafeței de sprijin pe sol (distanța dintre punctele exterioare de contact cu solul ale pneurilor dreapta și stânga ale aceleiași axe) a axei cu cea mai mare lățime trebuie să fie cel puțin egală cu 90% din înălțimea centrului de greutate a vehiculului încărcat. Pentru vehiculele articulate, masele pe axe ale unității purtătoare a semiremorcii încărcate nu trebuie să depășească 60% din masa totală a ansamblului vehiculului articulat complet.”

9. În anexa nr. 1 la reglementări, la capitolul 9.8, punctul 9.8.6.1 se modifică și va avea următorul cuprins:

„9.8.6.1. Dispozitivele de încălzire cu combustie trebuie să îndeplinească prescripțiile de la pct. 9.2.5.1, 9.2.5.2, 9.2.5.5 și 9.2.5.6 și următoarele prescripții:

a) întrerupătorul poate fi instalat la exteriorul cabinei conducătorului auto;

b) dispozitivul de încălzire trebuie să poată fi scos din funcțiune din exteriorul compartimentului MEMU; și

c) nu este necesar să se demonstreze că schimbătorul de căldură al dispozitivului de încălzire rezistă la un ciclu redus de funcționare reziduală.”

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

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

p. Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Ionuț-Cristian Săvoiu,
secretar de stat

București, 31 iulie 2025.
Nr. 1.140.

ANEXĂ

CAPITOLUL 9.2

Prescripții referitoare la construcția vehiculelor

9.2.1. Conformitatea cu prescripțiile prezentului capitol

9.2.1.1. Vehiculele EX/II, EX/III, FL și AT trebuie să îndeplinească prescripțiile prezentului capitol, conform tabelului de mai jos.

Pentru alte vehicule decât vehiculele EX/II, EX/III, FL și AT:

— prescripțiile de la pct. 9.2.3.1.1 (echipament de frânare în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 13 sau Directiva 71/320/CEE) se aplică la toate vehiculele înmatriculate

pentru prima dată (sau care au intrat în exploatare, dacă înmatricularea nu este obligatorie) după 30 iunie 1997;

— prescripțiile de la pct. 9.2.6 (dispozitiv de limitare a vitezei în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89 sau Directiva 92/24/CE) se aplică la toate autovehiculele cu o masă maximă mai mare de 12 tone, înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 1987, și la toate autovehiculele cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, dar mai mică sau egală cu 12 tone, înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2007.

SPECIFICAȚII TEHNICE		VEHICULE				OBSERVAȚII
		EX/II	EX/III	AT	FL	
9.2.2	ECHIPAMENT ELECTRIC					
9.2.2.1	Dispoziții generale	X	X	X	X	
9.2.2.2.1	Cabluri	X	X	X	X	
9.2.2.2.2	Protecție suplimentară	X ^{a)}	X	X ^{b)}	X	a) Aplicabil vehiculelor cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone, înmatriculate pentru prima dată (sau care au intrat în exploatare, dacă înmatricularea nu este obligatorie) după 31 martie 2018. b) Aplicabil vehiculelor înmatriculate pentru prima dată (sau care au intrat în exploatare, dacă înmatricularea nu este obligatorie) după 31 martie 2018.
9.2.2.3	Siguranțe și disjunctoare	X ^{b)}	X	X	X	b) Aplicabil vehiculelor înmatriculate pentru prima dată (sau care au intrat în exploatare, dacă înmatricularea nu este obligatorie) după 31 martie 2018.
9.2.2.4	Baterii	X	X	X	X	
9.2.2.5	Iluminare	X	X	X	X	
9.2.2.6	Conexiuni electrice între autovehicule și remorci	X ^{c)}	X	X ^{b)}	X	b) Aplicabil vehiculelor înmatriculate pentru prima dată (sau care au intrat în exploatare, dacă înmatricularea nu este obligatorie) după 31 martie 2018. c) Aplicabil autovehiculelor cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone, destinate să tracteze remorci, și remorcilor cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone, înmatriculate pentru prima dată (sau care au intrat în exploatare, dacă înmatricularea nu este obligatorie) după 31 martie 2018.

SPECIFICAȚII TEHNICE		VEHICULE				OBSERVAȚII
		EX/II	EX/III	AT	FL	
9.2.2.7	Tensiune	X	X			
9.2.2.8	Deconectarea circuitelor electrice		X		X	
9.2.2.9	Circuite alimentate în permanență					
9.2.2.9.1					X	
9.2.2.9.2			X			
9.2.3	ECHIPAMENT DE FRÂNARE					
9.2.3.1	Dispoziții generale	X	X	X	X	
	Sistem de frânare antiblocare	X ^{e)}	X ^{d,e)}	X ^{d,e)}	X ^{d,e)}	d) Aplicabil autovehiculelor (tractoare și purtătoare) cu o masă maximă mai mare de 16 tone și autovehiculelor autorizate să tracteze remorci (remorci complete, semiremorci și remorci cu axă centrală) cu o masă maximă mai mare de 10 tone. Autovehiculele trebuie să fie echipate cu un sistem de frânare antiblocare de categoria 1. Aplicabil remorcilor (remorci complete, semiremorci și remorci cu axă centrală) cu o masă maximă mai mare de 10 tone. Remorcile trebuie să fie echipate cu un sistem de frânare antiblocare de categoria A. e) Aplicabil tuturor autovehiculelor, precum și remorcilor cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone, înmatriculate pentru prima dată (sau care au intrat în exploatare, dacă înmatricularea nu este obligatorie) după 31 martie 2018.
	Sistem de frânare de încetinire	X ^{f)}	X ^{g)}	X ^{g)}	X ^{g)}	f) Aplicabil autovehiculelor cu o masă maximă mai mare de 16 tone sau autorizate să tracteze remorci cu o masă maximă mai mare de 10 tone, înmatriculate pentru prima dată după 31 martie 2018. Sistemul de frânare de încetinire trebuie să fie de tip IIA. g) Aplicabil autovehiculelor cu o masă maximă mai mare de 16 tone sau autorizate să tracteze remorci cu o masă maximă mai mare de 10 tone. Sistemul de frânare de încetinire trebuie să fie de tip IIA.
9.2.4	SISTEMUL DE PROPULSIE AL VEHICULULUI					
9.2.4.2	Rezervoare și butelii de combustibil	X	X	X ^{h)}	X	h) Aplicabil autovehiculelor care utilizează alți combustibili decât hidrogen, înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2026.
9.2.4.3	Motor cu ardere internă	X	X	X ⁱ⁾	X	i) Aplicabil autovehiculelor înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2026.
9.2.4.3.1	Motor	X	X	X ⁱ⁾	X	i) Aplicabil autovehiculelor înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2026.
9.2.4.3.2	Sistem de evacuare	X	X		X	
9.2.4.4	Grup motopropulsor electric			X		
9.2.4.4.1	Dispoziții generale			X	X	
9.2.4.4.2	Sistem reîncărcabil de stocare a energiei electrice			X ⁱ⁾	X	i) Aplicabil autovehiculelor înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2026.
9.2.4.4.3	Măsuri împotriva propagării termice				X	
9.2.4.4.4	Priza de încărcare a vehiculului				X	
9.2.4.5	Pile de combustie cu hidrogen			X	X	

SPECIFICAȚII TEHNICE		VEHICULE				OBSERVAȚII
		EX/II	EX/III	AT	FL	
9.2.5	DISPOZITIVE DE ÎNCĂLZIRE CU COMBUSTIE					
9.2.5.1 9.2.5.2 9.2.5.5		X ^{j)}	X ^{j)}	X ^{j)}	X ^{j)}	j) Aplicabil autovehiculelor echipate după 30 iunie 1999. Conformitate obligatorie nu mai târziu de 1 ianuarie 2010 pentru vehiculele echipate înainte de 1 iulie 1999. Se utilizează data primei înmatriculări, atunci când data echipării nu este disponibilă.
9.2.5.3 9.2.5.4					X ⁱ⁾	i) Aplicabil autovehiculelor echipate după 30 iunie 1999. Conformitate obligatorie nu mai târziu de 1 ianuarie 2010 pentru vehiculele echipate înainte de 1 iulie 1999. Se utilizează data primei înmatriculări, atunci când data echipării nu este disponibilă.
9.2.5.6		X	X			
9.2.6	DISPOZITIV DE LIMITARE A VITEZEI	X ^{k)}	X ^{k)}	X ^{k)}	X ^{k)}	k) Aplicabil autovehiculelor cu masa maximă mai mare de 12 tone, înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 1987, și tuturor autovehiculelor cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, dar mai mică sau egală cu 12 tone, înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2007.
9.2.7	DISPOZITIVE DE CUPLARE ALE AUTOVEHICULELOR ȘI REMORCILOR	X	X	X ^{l)}	X ^{l)}	l) Aplicabil dispozitivelor de cuplare ale autovehiculelor și remorcilor înmatriculate (sau care au intrat în exploatare, dacă înmatricularea nu este obligatorie) pentru prima dată după 31 martie 2018.
9.2.8	PREVENIREA ALTOR RISCURI CAUZATE DE COMBUSTIBILI			X	X	

9.2.1.2. MEMU trebuie să satisfacă prescripțiile din prezentul capitol aplicabile vehiculelor EX/III.

9.2.2. Echipament electric

9.2.2.1. Dispoziții generale

Instalația electrică trebuie să fie proiectată, construită și protejată astfel încât să nu provoace nicio aprindere sau niciun scurtcircuit, în condiții normale de utilizare a vehiculelor.

Instalația electrică trebuie să satisfacă prescripțiile de la pct. 9.2.2.2 până la pct. 9.2.2.9, conform tabelului de la pct. 9.2.1.

Grupul motopropulsor electric și componentele de înaltă tensiune care sunt conectate galvanic la acesta, conforme prescripțiilor Regulamentului ONU nr. 100¹⁾, astfel cum a fost modificat cel puțin prin seria 03 de amendamente, nu trebuie să satisfacă prescripțiile de la pct. 9.2.2.2 până la pct. 9.2.2.7.

9.2.2.2. Cablaj

9.2.2.2.1. Cabluri

Niciun cablu al circuitului electric nu trebuie să transmită un curent de o intensitate mai mare decât cea pentru care a fost proiectat. Conductorii trebuie să fie izolați în mod corespunzător.

Cablurile trebuie să fie adecvate condițiilor în care se prevede a fi utilizate, în special condițiile de temperatură și de compatibilitate cu fluidele.

Cablurile trebuie să fie conforme cu ISO 6722-1:2011 + Cor 01:2012, ISO 6722-2:2013, ISO 19642-3:2019, ISO 19642-4:2019, ISO 19642-5:2019 sau ISO 19642-6:2019.

Cablurile trebuie să fie fixate sigur și poziționate astfel încât să fie protejate față de solicitările mecanice și termice.

9.2.2.2.2. Protecție suplimentară

Cablurile situate în spatele cabinei șoferului și pe remorci trebuie protejate suplimentar pentru a reduce la minimum riscurile accidentale de aprindere sau scurtcircuit în cazul unui impact sau al unei deformări.

Protecția suplimentară trebuie să fie adecvată condițiilor normale de utilizare a vehiculului.

¹⁾ Regulamentul ONU nr. 100 (Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește cerințele specifice pentru grupul motopropulsor electric).

Protecția suplimentară se consideră conformă dacă sunt utilizate cabluri multifilare conforme cu ISO 14572:2011, ISO 19642-7:2019, ISO 19642-8:2019, ISO 19642-9:2019 sau ISO 19642-10:2019 ori se utilizează unul dintre exemplele din figurile de la 9.2.2.2.2.1 la 9.2.2.2.2.4*) de mai jos sau orice altă configurație care prezintă o protecție similară adecvată.

Figura 9.2.2.2.2.1

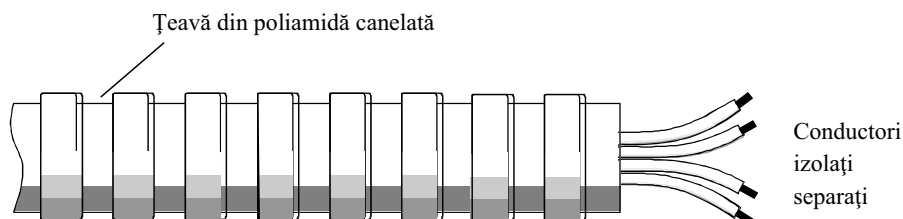


Figura 9.2.2.2.2.2

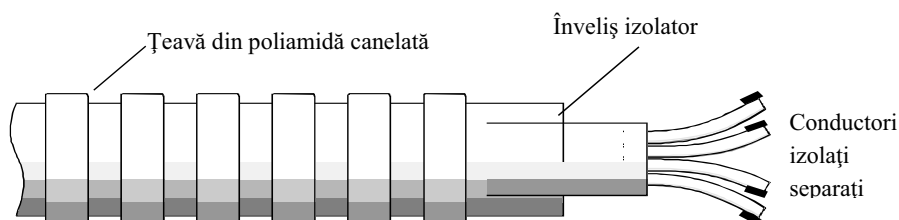


Figura 9.2.2.2.2.3

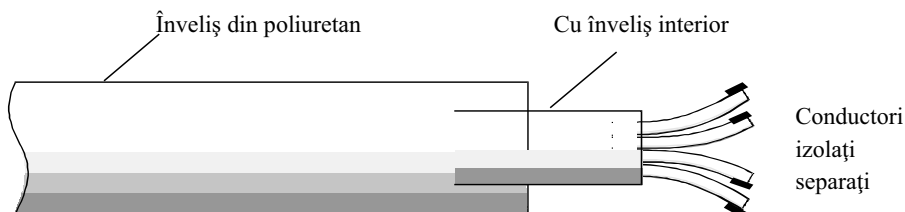
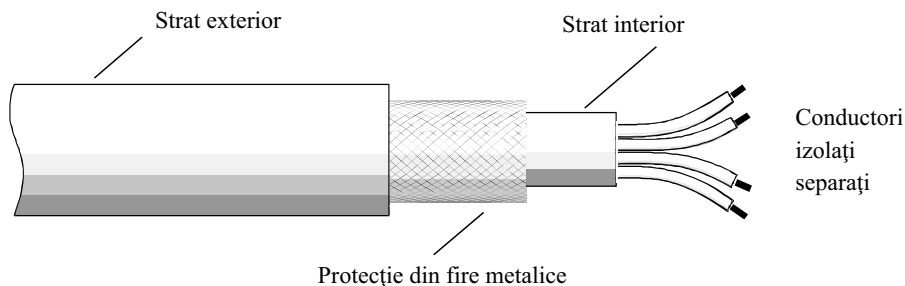


Figura 9.2.2.2.2.4



Cablurile senzorilor de viteză de la roți nu au nevoie de protecție suplimentară.

Vehiculele EX/II care sunt vanuri cu pereți rigizi construite într-o singură etapă și la care cablajul din spatele cabinei șoferului este protejat de caroserie sunt considerate ca îndeplinind cerința referitoare la protecția suplimentară.

*) Figurile 9.2.2.2.2.1-9.2.2.2.2.4 sunt reproduse în facsimil.

9.2.2.3. Siguranțe și disjunctoare

Toate circuitele trebuie protejate prin siguranțe fuzibile sau disjunctoare automate, cu excepția următoarelor circuite:

- de la bateria de pornire la sistemul de pornire la rece;
- de la bateria de pornire la alternator;
- de la alternator la cutia cu siguranțe fuzibile sau disjunctoare;

- de la bateria de pornire la demarorul motorului;
- de la bateria de pornire la cutia de comandă a sistemului de frânare de încetinire (a se vedea pct. 9.2.3.1.2), dacă acest sistem este electric sau electromagnetic;
- de la bateria de pornire la mecanismul electric de ridicare a axei;
- de la bateria de pornire la echipamentul electric de direcție.

Circuitele neprotejate de mai sus trebuie să fie cât mai scurte posibil.

9.2.2.4. Baterii

Bornele bateriei trebuie să fie izolate electric sau bateria trebuie acoperită cu un capac izolator.

Bateriile care pot produce gaze inflamabile și care nu sunt situate sub capota motorului trebuie instalate într-o cutie ventilată.

9.2.2.5. Iluminare

Nu trebuie utilizate surse de lumină cu duliie filetată.

9.2.2.6. Conexiuni electrice dintre autovehicule și remorci

9.2.2.6.1. Conexiunile electrice trebuie să fie proiectate astfel încât să prevină:

- pătrunderea umezelii și a murdăriei; părțile conectate trebuie să aibă cel puțin gradul de protecție IP54, conform standardului CEI 60529;

- debranșarea accidentală; conectoarele trebuie să îndeplinească prescripțiile de la punctul 5.6 din ISO 4091:2003.

9.2.2.6.2. Prescripțiile de la pct. 9.2.2.6.1 se consideră a fi îndeplinite:

- pentru conectoarele standardizate pentru scopuri specifice în conformitate cu ISO 12098:2004²⁾, ISO 7638:2003²⁾, EN 15207:2014 sau ISO 25981:2008²⁾;

- în cazul în care conexiunile electrice fac parte dintr-un sistem automat de cuplare [a se vedea Regulamentul ONU nr. 55³⁾].

9.2.2.6.3. Conexiunile electrice folosite pentru alte scopuri care țin de buna funcționare a vehiculelor și echipamentelor acestora pot fi folosite, cu condiția să îndeplinească prescripțiile de la pct. 9.2.2.6.1.

9.2.2.7. Tensiune

Tensiunea nominală a sistemului electric nu trebuie să depășească 25 V c.a. sau 60 V c.c.

Tensiuni superioare sunt admise în părțile izolate galvanic ale sistemului electric, cu condiția ca aceste părți să nu fie localizate la mai puțin 0,5 metri de exteriorul compartimentului de încărcare sau al cisternei.

În plus, sistemele care funcționează la o tensiune mai mare de 1.000V c.a. sau 1.500V c.c. trebuie amplasate într-o cutie închisă.

Utilizarea surselor de lumină cu xenon este permisă numai în cazul în care acestea au startere integrate.

9.2.2.8. Deconectarea circuitelor electrice

9.2.2.8.1. Dispozitivele care asigură deconectarea circuitelor electrice pentru toate nivelurile de tensiune trebuie montate cât mai aproape posibil de sursele de energie. În cazul în care dispozitivul deconectează numai cablul ce provine de la sursa de energie, acesta trebuie să deconecteze cablul de alimentare.

9.2.2.8.2. Un dispozitiv de comandă pentru facilitarea deconectării trebuie instalat în cabina conducătorului auto. Acesta trebuie să fie ușor accesibil pentru conducătorul auto și semnalizat distinct. El trebuie să fie protejat împotriva acționării involuntare fie printr-un capac de protecție, fie cu un dispozitiv de comandă cu mișcare dublă, fie prin alte mijloace corespunzătoare. Pot fi instalate dispozitive de comandă suplimentare, cu condiția ca acestea să fie identificate în mod distinct și protejate împotriva unei acționări involuntare. Dacă dispozitivul (dispozitivele) de comandă este (sunt) acționat(e) electric, circuitele dispozitivului (dispozitivelor) de comandă trebuie să respecte prescripțiile de la pct. 9.2.2.9.

9.2.2.8.3. Dispozitivele care asigură deconectarea circuitelor electrice trebuie să fie proiectate astfel încât să poată fi acționate atunci când vehiculul este în staționare. Deconectarea trebuie să fie finalizată în termen de 30 de secunde de la activarea dispozitivului de control.

9.2.2.8.4. Dispozitivul trebuie să fie instalat astfel încât să fie respectat gradul de protecție IP65, în conformitate cu standardul CEI 60529.

9.2.2.8.5. Conexiunile electrice la dispozitiv

Sistemele a căror tensiune depășește 25 V c.a. sau 60 V c.c. și sistemele care fac obiectul Regulamentului ONU nr. 100 trebuie să respecte cerințele regulamentului respectiv.

Sistemele cu o tensiune de până la 25V c.a. sau 60V c.c. trebuie să aibă un grad de protecție IP54, în conformitate cu standardul CEI 60529. Totuși, acest lucru nu este necesar dacă aceste conexiuni se află în interiorul unei cutii, care poate fi cea a bateriei. În acest caz, este suficientă protejarea acestor conexiuni împotriva scurtcircuitelor prin intermediul unui capac din cauciuc, de exemplu.

9.2.2.9. Circuite alimentate în permanență

9.2.2.9.1. a) Acele părți ale instalației electrice, inclusiv conductorii, care trebuie să rămână sub tensiune atunci când dispozitivul care asigură deconectarea circuitelor electrice este activat trebuie să aibă caracteristici adecvate pentru utilizarea în zone periculoase. Acest echipament trebuie să satisfacă dispozițiile generale ale standardului CEI 60079, părțile 0 și 14⁴⁾ și dispozițiile suplimentare aplicabile ale standardului CEI60079, părțile 1, 2, 5, 6, 7, 11, 15, 18, 26 sau 28.

b) Pentru aplicarea standardului CEI 60079, partea 14⁴⁾, trebuie utilizată clasificarea următoare:

Echipamentul electric aflat permanent sub tensiune, inclusiv conductorii, care nu este supus prescripțiilor pct. 9.2.2.4 și 9.2.2.8 trebuie să satisfacă prescripțiile aplicabile zonei 1 pentru echipamentul electric în general sau prescripțiile aplicabile zonei 2 pentru echipamentul electric situat în cabina conducătorului auto. Trebuie îndeplinite prescripțiile aplicabile grupei de explozie IIC, clasa de temperatură T6.

Totuși, pentru echipamentul electric aflat în permanență sub tensiune, instalat într-un mediu unde temperatura determinată de echipamentul neelectric situat în același mediu depășește limita de temperatură T6, clasa de temperatură a echipamentului electric aflat sub tensiune în permanență trebuie să fie cel puțin T4.

c) Conductorii de alimentare pentru echipamentul electric aflat în permanență sub tensiune trebuie să îndeplinească prescripțiile standardului CEI 60079, partea 7 („Securitate crescută”) și să fie protejați de o siguranță sau un întrerupător automat al circuitului plasat cât mai aproape posibil de sursa de alimentare, fie, în cazul unui „echipament de siguranță intrinsec”, trebuie să fie protejați printr-un dispozitiv de siguranță plasat cât mai aproape posibil de sursa de alimentare.

²⁾ ISO 4009 la care se face referire în acest standard nu trebuie aplicat.

³⁾ Regulamentul ONU nr. 55 (Dispoziții uniforme privind omologarea componentelor mecanice de cuplare ale ansamblurilor de vehicule).

⁴⁾ Dispozițiile standardului CEI 60079, partea 14, nu prevalează asupra dispozițiilor prezentei părți.

9.2.2.9.2. Conexiunile de derivație ale dispozitivului care asigură deconectarea circuitelor electrice pentru echipamentul electric care trebuie să rămână sub tensiune atunci când dispozitivul este activat trebuie protejate împotriva supraîncălzirii printr-o metodă adecvată, cum ar fi o siguranță fuzibilă, un întrerupător sau un dispozitiv de siguranță (limitator de curent).

9.2.3. Echipament de frânare

9.2.3.1. Dispoziții generale

9.2.3.1.1. Autovehiculele și remorcile destinate să constituie o unitate de transport pentru mărfuri periculoase trebuie să îndeplinească toate prescripțiile tehnice aplicabile din Regulamentul ONU nr. 13⁵⁾, cu modificările ulterioare, conform datelor de aplicare specificate în acesta. Vehiculele echipate cu un sistem de frânare electrică recuperativă trebuie să îndeplinească toate prescripțiile tehnice aplicabile din Regulamentul ONU nr. 13, astfel cum a fost modificat cel puțin prin seria 11 de amendamente, după caz.

Remorcile cu frânare recuperativă sau cu grup motopropulsor electric nu sunt permise.

9.2.3.1.2. Vehiculele EX/II, EX/III, FL și AT trebuie să îndeplinească dispozițiile din anexa 5 la Regulamentul ONU nr. 13.

9.2.3.2. (Abrogat)

9.2.3.3. Sistem de frânare de încetinire a vehiculului

Vehiculele echipate cu un sistem de frânare de încetinire care emite temperaturi ridicate, plasat în spatele peretelui din spate al cabinei, trebuie prevăzute cu un ecran termic între acest sistem și cisternă sau încărcătură, fixat solid și astfel dispus încât să permită evitarea oricărei încălziri, chiar locală, a peretelui cisternei sau a încărcăturii.

În plus, acest ecran termic trebuie să protejeze sistemul de frânare împotriva scurgerilor, chiar accidentale, ale produsului transportat. Se va considera drept satisfăcătoare o protecție care are, de exemplu, un ecran cu pereți dubli.

9.2.4. Sistemul de propulsie al vehiculului

9.2.4.1. Dispoziții generale

Dispozițiile tehnice de mai jos se aplică conform tabelului de la pct. 9.2.1.

Vehiculele hibride echipate cu motor cu ardere internă și grup motopropulsor electric trebuie să îndeplinească prescripțiile aplicabile de la pct. 9.2.4.2 până la pct. 9.2.4.5.

9.2.4.2. Rezervoare și butelii de combustibil

Rezervoarele și buteliile de combustibil pentru alimentarea motorului sau a pilei de combustie a vehiculului trebuie să îndeplinească următoarele prescripții:

a) în caz de scurgere în condiții normale de transport, combustibilul lichid sau faza lichidă a combustibilului gazos trebuie să se scurgă către sol și nu trebuie să vină în contact cu încărcătura sau cu părțile calde ale vehiculului;

b) rezervoarele pentru combustibili lichizi trebuie să respecte prescripțiile Regulamentului ONU nr. 34⁶⁾; rezervoarele care conțin benzină trebuie echipate cu un dispozitiv antiîncălzire

eficient, care să se adapteze la orificiul de umplere, sau cu un dispozitiv care permite menținerea acestui orificiu închis ermetic;

c) rezervoarele pentru GNL și buteliile pentru GNC trebuie să îndeplinească prescripțiile aplicabile ale Regulamentului ONU nr. 110⁷⁾;

d) rezervoarele pentru GPL trebuie să îndeplinească prescripțiile aplicabile ale Regulamentului ONU nr. 67⁸⁾;

e) rezervoarele și buteliile pentru hidrogen trebuie să îndeplinească prescripțiile aplicabile ale Regulamentului ONU nr. 134⁹⁾, astfel cum a fost modificat cel puțin prin seria 02 de amendamente, sau rezervoarele pentru hidrogen lichid trebuie să îndeplinească prescripțiile tehnice aplicabile ale Regulamentului Tehnic Global nr. 13¹⁰⁾, amendamentul 1, partea 7;

f) orificiile de descărcare ale dispozitivelor de siguranță și/sau ale supapelor de siguranță ale rezervoarelor de combustibil care conțin combustibili gazoși trebuie să fie orientate într-o altă direcție decât cea a prizelor de aer, a sistemelor de stocare a energiei electrice, a rezervoarelor de combustibil, a încărcăturii sau a părților calde ale vehiculului și nu trebuie să afecteze suprafețele închise, alte vehicule, sistemele montate la exterior care au prize de aer (de exemplu, sistemele de aer condiționat), admisia motorului sau evacuarea motorului. Conducele sistemului de alimentare nu trebuie fixate pe rezervorul cisternei care conține încărcătura.

9.2.4.3. Motor cu ardere internă

9.2.4.3.1. Motor

Motorul care propulsează vehiculul trebuie echipat și amplasat astfel încât să se evite orice pericol pentru încărcătură ca urmare a încălzirii sau aprinderii. Utilizarea unui combustibil este permisă numai dacă componentele sunt omologate și instalarea lor îndeplinește prescripțiile de la pct. 9.2.2 și prescripțiile tehnice ale:

a) Regulamentului ONU nr. 110 pentru GNC sau GNL;

b) Regulamentului ONU nr. 67 pentru GPL;

c) Regulamentului ONU nr. 134 pentru hidrogen comprimat și prescripțiile tehnice ale Regulamentului Tehnic Global nr. 13, amendamentul 1 pentru hidrogen lichid, după caz.

În cazul vehiculelor EX/II și EX/III, motorul trebuie să fie un motor cu aprindere prin comprimare care utilizează numai combustibili lichizi cu punct de aprindere mai mare de 55° C. Nu trebuie utilizate gaze.

9.2.4.3.2. Sistem de evacuare

Sistemul de evacuare (inclusiv tubulatura de evacuare) trebuie direcționat sau protejat astfel încât să se evite orice pericol pentru încărcătură ca urmare a încălzirii sau aprinderii. Părțile sistemului de evacuare situate direct sub rezervorul de combustibil (diesel) trebuie să se găsească la o distanță de cel puțin 100 mm sau să fie protejate printr-un ecran termic.

9.2.4.4. Grup motopropulsor electric

Grupurile motopropulsoare electrice nu trebuie utilizate pentru vehiculele EX. Remorcile cu frânare recuperativă sau cu grup motopropulsor electric nu sunt permise.

⁵⁾ Regulamentul ONU nr. 13 (Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește frânarea).

⁶⁾ Regulamentul ONU nr. 34 (Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește riscurile de incendiu).

⁷⁾ Regulamentul ONU nr. 110 [Dispoziții uniforme privind omologarea:

I. componentelor specifice ale autovehiculelor care utilizează în sistemele lor de propulsie gaz natural comprimat (GNC) și/sau gaz natural lichefiat (GNL);
II. vehiculelor în ceea ce privește instalarea componentelor specifice de un tip omologat pentru utilizarea gazului natural comprimat (GNC) și/sau a gazului natural lichefiat (GNL) în sistemul lor de propulsie].

⁸⁾ Regulamentul ONU nr. 67 (Dispoziții uniforme privind omologarea:

I. echipamentelor specifice pentru vehiculele din categoria M și N, care utilizează gaz petrolier lichefiat în sistemul de propulsie;
II. vehiculelor din categoria M și N dotate cu echipamente specifice pentru utilizarea gazului petrolier lichefiat în sistemul lor de propulsie, în ceea ce privește instalarea unui astfel de echipament)

⁹⁾ Regulamentul ONU nr. 134 [Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor și a componentelor acestora în ceea ce privește performanța în materie de siguranță a vehiculelor alimentate cu hidrogen (HFCV)].

¹⁰⁾ Regulamentul Tehnic Global nr. 13 privind vehiculele cu pilă de combustie cu hidrogen.

9.2.4.4.1. Dispoziții generale

Grupul motopropulsor electric trebuie să îndeplinească prescripțiile Regulamentului ONU nr. 100, astfel cum a fost modificat cel puțin prin seria 03 de amendamente.

Vehiculele cu grup motopropulsor electric trebuie să fie echipate cu un sistem de monitorizare a rezistenței izolației.

Vehiculul trebuie să emită semnale externe în condiții de staționare, suplimentar avertizării pe care o primește conducătorul auto în cabină, în conformitate cu prescripțiile pct. 6.15.1 din Regulamentul ONU nr. 100, astfel cum a fost modificat cel puțin prin seria 03 de amendamente.

9.2.4.4.2. Sistem reîncărcabil de stocare a energiei electrice (SRSEE)

NOTĂ:

Alte abrevieri pentru SRSEE sunt folosite în alte documentații pentru sisteme similare (de exemplu, SRSE).

SRSEE-ul vehiculelor cu grup motopropulsor electric trebuie să fie proiectat și fabricat ținând cont de o evaluare a riscurilor, în conformitate cu ISO 6469-1:2019/Amd 1:2022, pentru a asigura siguranță în condiții normale de operare. Examinarea trebuie să fie efectuată de către un serviciu tehnic, precum un serviciu tehnic de omologare a vehiculelor, în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 100, astfel cum a fost modificat cel puțin prin seria 03 de amendamente.

NOTĂ:

Condițiile normale de operare includ, de asemenea, situațiile de funcționare defectuoasă și situațiile accidentale previzibile în mod rezonabil.

9.2.4.4.3. Măsuri împotriva propagării termice

În cazul SRSEE care conțin celule pentru care nu se poate garanta limitarea propagării termice în interiorul SRSEE, trebuie luate măsuri pentru a reduce pericolul asupra încărcăturii ca urmare a încălzirii sau aprinderii.

9.2.4.4.4. Priza de încărcare a vehiculului

Priza de încărcare a vehiculului trebuie să fie prevăzută cu o funcție de detectare termică ce limitează sau întrerupe transferul de curent, în conformitate cu ISO 17409:2020, atunci când temperatura depășește valorile nominale ale componentelor sau limitele prevăzute de standardele de produs aplicabile (A se vedea, de exemplu, standardul CEI 62196-3-1:2020.).

9.2.4.5. Vehicule cu pile de combustie cu hidrogen

9.2.4.5.1. Vehiculele cu pile de combustie cu hidrogen trebuie să îndeplinească prescripțiile pentru grupul motopropulsor electric de la pct. 9.2.4.4.

9.2.4.5.2. Vehiculele cu pile de combustie cu hidrogen trebuie să fie conforme cu Regulamentul ONU nr. 134, astfel cum a fost modificat cel puțin prin seria 02 de amendamente. Pentru vehiculele care utilizează hidrogen lichid se aplică prescripțiile tehnice din Regulamentul Tehnic Global nr. 13, amendamentul 1.

9.2.4.5.3. Dispozitivele de închidere ale rezervoarelor pentru hidrogen trebuie să se închidă automat:

- a) atunci când vehiculul nu mai este în modul de conducere;
- b) la o decelerare de $3,25 \text{ m/s}^2$ timp de 0,7 s;
- c) în cazul unei răsturnări laterale la un unghi mai mare de 23° .

Dispozitivele de închidere pot fi redeschise printr-o acțiune deliberată a conducătorului auto.

9.2.5. Dispozitive de încălzire cu combustie

9.2.5.1. Dispozitivele de încălzire cu combustie trebuie să îndeplinească prescripțiile tehnice aplicabile din Regulamentul ONU nr. 122¹¹⁾, cu modificările ulterioare, în conformitate cu datele de aplicare specificate în acesta, precum și prevederile de la pct. 9.2.5.2 până la pct. 9.2.5.6, aplicabile conform tabelului de la pct. 9.2.1.

9.2.5.2. Dispozitivele de încălzire cu combustie și conductele lor de evacuare a gazelor trebuie concepute, amplasate și protejate sau acoperite astfel încât să prevină orice risc inacceptabil de încălzire ori de aprindere a încărcăturii. Această prescripție se consideră satisfăcută dacă rezervorul și sistemul de evacuare ale dispozitivului sunt conforme cu dispozițiile similare celor prescrise pentru rezervoarele de combustibil și sistemele de evacuare ale vehiculelor de la pct. 9.2.4.2 și, respectiv, pct. 9.2.4.3.2.

9.2.5.3. Dispozitivele de încălzire cu combustie trebuie să poată fi scoase din funcțiune cel puțin prin următoarele metode:

- a) întrerupere manuală deliberată din cabina conducătorului auto;
- b) oprirea motorului vehiculului; în acest caz, dispozitivul de încălzire poate fi repus în funcțiune manual de către conducătorul auto;
- c) pornirea unei pompe de alimentare de pe autovehiculul pentru substanțele periculoase transportate.

9.2.5.4. O funcționare reziduală este permisă după ce dispozitivele de încălzire au fost scoase din funcțiune. Pentru metodele de la pct. 9.2.5.3 lit. b) și c), alimentarea cu aer de combustie trebuie să fie întreruptă prin măsuri adecvate, după un ciclu de funcționare reziduală de maximum 40 de secunde. Trebuie utilizate numai dispozitive de încălzire cu combustie pentru care s-a demonstrat că schimbătorul de căldură rezistă la un ciclu de funcționare reziduală redus, de 40 de secunde, pe durata utilizării normale.

9.2.5.5. Dispozitivul de încălzire cu combustie trebuie pus în funcțiune manual. Dispozitivele de programare sunt interzise.

9.2.5.6. Sistemele de încălzire cu combustie care utilizează combustibili gazoși nu sunt permise.

9.2.6. Dispozitiv de limitare a vitezei

Autovehiculele (purtătoare și tractoarele pentru semiremorci) cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone trebuie echipate cu un dispozitiv de limitare a vitezei sau cu o funcție de limitare a vitezei, conform prescripțiilor tehnice din Regulamentul ONU nr. 89¹²⁾, cu modificările ulterioare. Dispozitivul de limitare a vitezei sau funcția de limitare a vitezei va fi reglat(ă) astfel încât viteza să nu depășească 90 km/h.

9.2.7. Dispozitive de cuplare ale autovehiculelor și remorcilor

Dispozitivele de cuplare ale autovehiculelor și remorcilor trebuie să îndeplinească prescripțiile Regulamentului ONU nr. 55, cu modificările ulterioare, conform datelor de aplicare specificate în acesta.

9.2.8. Prevenirea altor riscuri cauzate de combustibili

9.2.8.1. Sistemele de alimentare cu GNL și hidrogen lichid ale motoarelor trebuie să fie echipate și situate astfel încât să fie evitat orice pericol pentru încărcătură care poate fi cauzat de faptul că gazul este refrigerat.

¹¹⁾ Regulamentul ONU nr. 122 (Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește sistemele lor de încălzire).

¹²⁾ Regulamentul ONU nr. 89 [Dispoziții uniforme privind omologarea:

I. vehiculelor cu privire la limitarea vitezei maxime sau la funcția reglabilă de limitare a vitezei;

II. vehiculelor cu privire la instalarea unui dispozitiv limitator de viteză (DLV) sau a unui dispozitiv limitator reglabil de viteză (DLRV) de tip omologat.

III. dispozitivelor limitatoare de viteză (DLV) și a dispozitivelor limitatoare reglabile de viteză (DLRV)].

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN
privind modificarea unor acte normative din domeniul feroviar

Având în vedere prevederile:

— art. 16 alin. (2) lit. i) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară;

— art. 1 alin. (1) din Hotărârea Guvernului nr. 309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Române — ASFR;

— art. 2 lit. ss) din anexa la Hotărârea Guvernului nr. 309/2023 privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Române — ASFR,

în temeiul prevederilor art. 5 pct. 5 și ale art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul ordin:

Art. I. — Anexa nr. 1 la Ordinul ministrului transportului, construcțiilor și turismului nr. 2.262/2005 privind autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 113 din 7 februarie 2006, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 8 alineatul (1), litera s) se modifică și va avea următorul cuprins:

„s) executarea serviciului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare constatat sub influența băuturilor alcoolice și/sau a substanțelor psihoactive conform buletinului de analiză toxicologică.”

2. La articolul 8 alineatul (5), litera c) se modifică și va avea următorul cuprins:

„c) 90 de zile pentru cazul prevăzut la alin. (1) lit. s).”

Art. II. — Anexa nr. 1 la Ordinul ministrului transporturilor nr. 615/2015 privind aprobarea Procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, Cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului și Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 346 din

20 mai 2015, cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 28 alineatul (2), litera p) se modifică și va avea următorul cuprins:

„p) executarea serviciului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare constatat sub influența băuturilor alcoolice și/sau a substanțelor psihoactive conform buletinului de analiză toxicologică.”

2. La articolul 28, alineatul (6) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(6) Pentru cazul prevăzut la alin. (2) lit. p), perioada de suspendare a permisului de mecanic de locomotivă este de 90 de zile.”

Art. III. — Prevederile prezentului ordin vor fi duse la îndeplinire de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română — ASFR, operatorii economici prevăzuți la art. 2 alin. (1) din Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.262/2005, cu modificările și completările ulterioare, precum și de către operatorii de transport feroviar și administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară prevăzuți la art. 6 din Ordinul ministrului transporturilor nr. 615/2015, cu modificările și completările ulterioare.

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

Ministrul transporturilor și infrastructurii
Ciprian-Constantin Șerban

MINISTERUL EDUCAȚIEI ȘI CERCETĂRII

ORDIN**privind acordarea autorizației de funcționare provizorie
unității de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna”
din satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș**

Având în vedere prevederile:

— Legii învățământului preuniversitar nr. 198/2023, cu modificările și completările ulterioare;
— Ordinului ministrului educației nr. 6.072/2023 privind aprobarea unor măsuri tranzitorii aplicabile la nivelul sistemului național de învățământ preuniversitar și superior, cu modificările ulterioare;
— art. 11 lit. a), respectiv ale art. 15 lit. e) din anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 155/2022 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare al Agenției Române de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar;
— Hotărârii Guvernului nr. 993/2020 privind aprobarea Metodologiei de evaluare instituțională în vederea autorizării, acreditării și evaluării periodice a organizațiilor furnizoare de educație, cu modificările și completările ulterioare;
— Hotărârii Guvernului nr. 994/2020 privind aprobarea standardelor de autorizare de funcționare provizorie și a standardelor de acreditare și de evaluare externă periodică în învățământul preuniversitar, cu modificările ulterioare;
— Hotărârii Consiliului Agenției Române de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar nr. 5 din 22.05.2025;
— Referatului de aprobare nr. 3.982 din 26.05.2025 a proiectului de ordin al ministrului educației și cercetării privind acordarea autorizației de funcționare provizorie unității de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna” din satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș, pentru nivelurile de învățământ „antepreșcolar” și „preșcolar”, limba de predare „română”, forma de învățământ „program prelungit”, respectiv nivelurile de învățământ „primar” și „gimnazial”, limba de predare „română”, forma de învățământ „cu frecvență (zi)”,
în temeiul art. 13 alin. (3) din Hotărârea Guvernului nr. 731/2024 privind organizarea și funcționarea Ministerului Educației și Cercetării, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul educației și cercetării emite prezentul ordin.

Art. 1. — (1) Se acordă autorizația de funcționare provizorie unității de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna”, cu sediul principal în Str. Principală nr. 87, satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș, și sediile secundare din Str. Principală nr. 83, satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș, Str. Principală nr. 91, satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș, nivelurile de învățământ „antepreșcolar” și „preșcolar”, limba de predare „română”, forma de învățământ „program prelungit”, respectiv nivelurile de învățământ „primar” și „gimnazial”, limba de predare „română”, forma de învățământ „cu frecvență (zi)”, începând cu anul școlar 2025-2026.

(2) Formațiunile de studiu pentru nivelurile de învățământ „antepreșcolar” și „preșcolar” se școlarizează în sediul din Str. Principală nr. 87, satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș.

(3) Formațiunile de studiu pentru nivelul de învățământ „primar” se școlarizează în sediul din Str. Principală nr. 83, satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș.

(4) Formațiunile de studiu pentru nivelul de învățământ „gimnazial” se școlarizează în sediul din Str. Principală nr. 91, satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș.

(5) Prezentul ordin reprezintă actul de înființare al unității de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna” din satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș.

Art. 2. — Autorizația de funcționare provizorie conferă unității de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna” din satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș, calitatea de furnizor de educație, respectiv dreptul de organizare și desfășurare a procesului de învățământ pentru nivelurile de învățământ, limba de predare și formele de învățământ menționate la art. 1 alin. (1).

Art. 3. — (1) Unitatea de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna” din satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș, autorizată potrivit dispozițiilor art. 1, este persoană juridică de drept privat și de utilitate

publică, parte a sistemului național de învățământ, beneficiază de toate drepturile și are obligațiile prevăzute de lege.

(2) Unitatea de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna” din satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș, are capacitatea maximă de școlarizare de 23 de formațiuni de studiu/2 schimburi (maximum 13 formațiuni de studiu/schimbul 1 și maximum 10 formațiuni de studiu/schimbul 2).

Art. 4. — (1) Unitatea de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna” din satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș, are următoarele obligații:

a) de a angaja personal didactic și administrativ pentru formațiunile de studiu școlarizate conform dispozițiilor art. 1, cu respectarea prevederilor Legii învățământului preuniversitar nr. 198/2023, cu modificările și completările ulterioare, precum și a tuturor celorlalte reglementări legale în vigoare;

b) de a solicita acreditarea în termen de maximum doi ani de la absolvirea primei promoții, conform prevederilor legale în vigoare, pentru nivelurile de învățământ, limba de predare și formele de învățământ menționate la art. 1 alin. (1);

c) de a întocmi și înainta Agenției Române de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar raportul anual de evaluare internă a calității, până cel mai târziu la data de 15 octombrie a fiecărui an (<https://calitate.aracip.eu>).

(2) Proprietarul imobilului de la adresa menționată, în care se desfășoară activitățile de învățământ, are obligația de a asigura condițiile de funcționare, inclusiv obținerea și menținerea autorizației sanitare și a autorizației de securitate la incendiu.

(3) Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar, în colaborare cu Inspectoratul Școlar Județean Mureș, va monitoriza punerea în aplicare a prevederilor prezentului ordin.

Art. 5. — Unitatea de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna” din satul Nazna, comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș, este monitorizată și controlată periodic de Ministerul Educației și Cercetării, Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar

și de Inspectoratul Școlar Județean Mureș, în vederea verificării respectării standardelor care au stat la baza acordării autorizației de funcționare provizorie.

Art. 6. — Fundația Omega Nazna, în calitate de persoană juridică inițitoare, unitatea de învățământ preuniversitar particular Școala Gimnazială „Omega Nazna” din satul Nazna,

comuna Sâncraiu de Mureș, județul Mureș, Ministerul Educației și Cercetării, Inspectoratul Școlar Județean Mureș și Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar duc la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 7. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul educației și cercetării,
Gigel Paraschiv,
secretar de stat

București, 3 iulie 2025.
Nr. 4.466.

MINISTERUL EDUCAȚIEI ȘI CERCETĂRII

ORDIN

privind acordarea autorizației de funcționare provizorie unității de învățământ preuniversitar de stat Școala Gimnazială Jijila din județul Tulcea

Având în vedere prevederile:

- Legii învățământului preuniversitar nr. 198/2023, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinului ministrului educației nr. 6.072/2023 privind aprobarea unor măsuri tranzitorii aplicabile la nivelul sistemului național de învățământ preuniversitar și superior, cu modificările ulterioare;
- art. 11 lit. a), respectiv ale art. 15 lit. e) din anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 155/2022 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare al Agenției Române de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar;
- Hotărârii Guvernului nr. 993/2020 privind aprobarea Metodologiei de evaluare instituțională în vederea autorizării, acreditării și evaluării periodice a organizațiilor furnizoare de educație, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârii Guvernului nr. 994/2020 privind aprobarea standardelor de autorizare de funcționare provizorie și a standardelor de acreditare și de evaluare externă periodică în învățământul preuniversitar, cu modificările ulterioare;
- Hotărârii Consiliului Agenției Române de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar nr. 5 din 22.05.2025;
- Referatului de aprobare nr. 4.069 din 27.05.2025 a proiectului de ordin al ministrului educației și cercetării privind acordarea autorizației de funcționare provizorie unității de învățământ preuniversitar de stat Școala Gimnazială Jijila din județul Tulcea, pentru nivelul de învățământ „preșcolar”, limba de predare „română”, forma de învățământ „program prelungit”, în temeiul art. 13 alin. (3) din Hotărârea Guvernului nr. 731/2024 privind organizarea și funcționarea Ministerului Educației și Cercetării, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul educației și cercetării emite prezentul ordin.

Art. 1. — Se acordă autorizația de funcționare provizorie unității de învățământ preuniversitar de stat Școala Gimnazială Jijila, cu sediul în Str. Victoriei nr. 31, comuna Jijila, județul Tulcea, pentru nivelul de învățământ „preșcolar”, limba de predare „română”, forma de învățământ „program prelungit”, începând cu anul școlar 2025-2026.

Art. 2. — Autorizația de funcționare provizorie conferă unității de învățământ preuniversitar de stat Școala Gimnazială Jijila din județul Tulcea calitatea de furnizor de educație, respectiv dreptul de organizare și desfășurare a procesului de învățământ pentru nivelul de învățământ, limba de predare și forma de învățământ menționate la art. 1.

Art. 3. — (1) Unitatea de învățământ preuniversitar de stat Școala Gimnazială Jijila din județul Tulcea este persoană juridică de drept public, parte a sistemului național de învățământ, beneficiază de toate drepturile și are obligațiile prevăzute de lege.

(2) Unitatea de învățământ preuniversitar de stat Școala Gimnazială Jijila din județul Tulcea are capacitatea maximă de școlarizare de 36 de formațiuni de studiu/2 schimburi (maximum 22 formațiuni de studiu/schimbul 1 și maximum 14 formațiuni de studiu/schimbul 2).

Art. 4. — (1) Unitatea de învățământ preuniversitar de stat Școala Gimnazială Jijila din județul Tulcea are următoarele obligații:

a) de a angaja personal didactic și administrativ pentru formațiunile de studiu școlarizate conform dispozițiilor art. 1, cu respectarea prevederilor Legii învățământului preuniversitar nr. 198/2023, cu modificările și completările ulterioare, precum și a tuturor celorlalte reglementări legale în vigoare;

b) de a solicita acreditarea în termen de maximum doi ani de la absolvirea primei promoții, conform prevederilor legale în vigoare, pentru nivelul de învățământ „preșcolar”, limba de predare „română”, forma de învățământ „program prelungit”;

c) de a întocmi și înainta Agenției Române de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar raportul anual de evaluare internă a calității, până cel mai târziu la data de 15 octombrie a fiecărui an (<https://calitate.aracip.eu>).

(2) Proprietarul imobilului de la adresa menționată, în care se desfășoară activitățile de învățământ, are obligația de a asigura condițiile de funcționare, inclusiv obținerea și menținerea autorizației sanitare și a autorizației de securitate la incendiu.

(3) Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar, în colaborare cu Inspectoratul Școlar Județean Tulcea, va monitoriza punerea în aplicare a prevederilor prezentului ordin.

Art. 5. — Unitatea de învățământ preuniversitar de stat Școala Gimnazială Jijila din județul Tulcea este monitorizată și controlată periodic de Ministerul Educației și Cercetării, Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar și de Inspectoratul Școlar Județean Tulcea, în vederea verificării respectării standardelor care au stat la baza acordării autorizației de funcționare provizorie.

Art. 6. — Unitatea de învățământ preuniversitar de stat Școala Gimnazială Jijila din județul Tulcea, Ministerul Educației și Cercetării, Inspectoratul Școlar Județean Tulcea și Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar duc la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 7. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul educației și cercetării,
Gigel Paraschiv,
secretar de stat

București, 14 iulie 2025.

Nr. 4.535.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCPMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro
Relații cu publicul: șos. Panduri nr. 1, bloc P33, sectorul 5, București; 050651.
Tel. 021.401.00.73, 021.401.00.78/79/83.
Pentru publicări, încărcări actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro>, secțiunea Publicări.

