

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 351

Ediția
în limba română

Legislație

Anul 51

30 decembrie 2008

Cuprins

II *Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie*

ACTE ADOPTATE DE CĂTRE ORGANE CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ **Regulamentul nr. 97 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de alarmă ale vehiculelor (SAV) și omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de alarmă ale acestora (SA)** 1
- ★ **Regulamentul nr. 102 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea: I. unui dispozitiv de cuplare strânsă (DCS) II. vehiculelor relativ la montarea unui tip omologat de DCS** 44

Aviz cititorilor (A se vedea coperta a treia) s3

II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

ACTE ADOPTATE DE CĂTRE ORGANE CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Doar textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Statutul și data intrării în vigoare ale prezentului regulament ar trebui verificate în ultima versiune a documentului de situație al CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la următoarea adresă:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

Regulamentul nr. 97 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de alarmă ale vehiculelor (SAV) și omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de alarmă ale acestora (SA)

Revizuirea 1 – Modificarea 1

Cuprinzând întregul text valabil până la:

Suplimentul 5 la seria 01 de modificări – Data intrării în vigoare: 18 iunie 2007

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniul de aplicare

PARTEA I – Omologarea sistemelor de alarmă pentru vehicule

2. Definiții
3. Cererea de omologare pentru SAV
4. Omologarea
5. Specificații generale
6. Specificații particulare
7. Parametri de funcționare și condiții de încercare
8. Instrucțiuni
9. Modificarea tipului de SAV și prelungirea omologării
10. Conformitatea producției
11. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
12. Încetarea definitivă a producției
13. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative

PARTEA II — Omologarea unui vehicul în privința sistemului său de alarmă

14. Definiții
15. Cererea de omologare
16. Omologarea
17. Specificații generale
18. Specificații particulare
19. Condiții de încercare
20. Instrucțiuni
21. Modificarea tipului de vehicul și prelungirea omologării
22. Conformitatea producției
23. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
24. Încetarea definitivă a producției
25. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative

PARTEA III — Omologarea dispozitivelor de imobilizare și omologarea unui vehicul în ceea ce privește sistemul său de imobilizare

26. Definiții
27. Cerere de omologare a unui dispozitiv de imobilizare
28. Cerere de omologare a unui vehicul
29. Omologarea unui dispozitiv de imobilizare
30. Omologarea unui vehicul
31. Specificații generale
32. Specificații particulare
33. Parametri de funcționare și condiții de încercare
34. Instrucțiuni
35. Modificări ale tipului de dispozitiv de imobilizare sau ale tipului de vehicul și prelungirea omologării
36. Conformitatea producției
37. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
38. Încetarea definitivă a producției
39. Dispoziții tranzitorii
40. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative

ANEXE

- Anexa I — Comunicare privind omologarea sau prelungirea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de sistem de alarmă pentru vehicule (SAV) în temeiul Părții I din Regulamentul nr. 97
- Anexa II — Comunicare privind omologarea sau prelungirea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul cu privire la sistemul său de alarmă în temeiul Părții II din Regulamentul nr. 97
- Anexa III — Comunicare privind omologarea sau prelungirea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de dispozitiv de imobilizare în temeiul Părții III din Regulamentul nr. 97

- Anexa IV – Comunicare privind omologarea sau prelungirea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul în ceea ce privește dispozitivul de imobilizare al acestuia în temeiul Părții III din Regulamentul nr. 97
- Anexa V – Exemple de mărci de omologare
- Anexa VI – Model de certificat de conformitate
- Anexa VII – Model de certificat de instalare
- Anexa VIII – Încercarea sistemelor de protecție a habitaculului
- Anexa IX – Compatibilitatea electromagnetică
- Anexa X – Specificații privind întrerupătoarele cu cheie mecanică

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică:

- 1.1. Partea I: Sistemelor de alarmă pentru vehicule (SAV) care sunt destinate montării permanente pe vehiculele din categoria M_1 , cât și pe cele din categoria N_1 cu o masă maximă de cel mult 2 tone (*).
- 1.2. Partea II: Vehiculelor din categoria M_1 , cât și celor din categoria N_1 cu o masă maximă de cel mult 2 tone, în privința sistemului sau sistemelor lor de alarmă (SA) (*).
- 1.3. Partea III: Dispozitivelor de imobilizare și vehiculelor din categoria M_1 , cât și celor din categoria N_1 cu o masă maximă de cel mult 2 tone, în ceea ce privește dispozitivele lor de imobilizare (*).
- 1.4. Montarea dispozitivelor menționate în Părțile II și III pe vehicule din categorii altele decât M_1 sau N_1 cu o masă maximă de peste 2 tone, este opțională, dar orice astfel de dispozitiv montat trebuie să respecte toate dispozițiile corespunzătoare din prezentul regulament. Vehiculele omologate în conformitate cu dispozițiile Părților III și IV din Regulamentul nr. 116 sunt considerate ca respectând Părțile II și III, respectiv, din prezentul regulament.

PARTEA I

OMOLOGAREA SISTEMELOR DE ALARMĂ PENTRU VEHICULE

2. DEFINIȚII

În sensul Părții I din prezentul regulament,

- 2.1. Prin „sistem de alarmă pentru vehicule” (SAV) se înțelege un sistem destinat instalării pe unul sau mai multe tipuri de vehicule, proiectat astfel încât să indice efracțiile sau intervențiile asupra vehiculului; aceste sisteme pot furniza o protecție suplimentară împotriva utilizării neautorizate a vehiculului;
- 2.2. Prin „senzor” se înțelege un dispozitiv care detectează o schimbare care ar putea fi produsă de efracția sau intervenția asupra unui vehicul;
- 2.3. Prin „dispozitiv de avertizare” se înțelege un dispozitiv care indică faptul că a avut loc o efracție sau o intervenție;

(*) Sunt luate în considerare numai vehiculele cu sisteme electrice de 12 volți.

- 2.4. Prin „echipament de control” se înțelege echipamentul necesar pentru activarea, dezactivarea și testarea SAV și pentru transmiterea alarmei către dispozitivele de avertizare;
- 2.5. Prin „activat” se înțelege starea unui SAV în care o alarmă poate fi transmisă dispozitivelor de avertizare;
- 2.6. Prin „dezactivat” se înțelege starea unui SAV în care o alarmă nu poate fi transmisă dispozitivelor de avertizare;
- 2.7. Prin „cheie” se înțelege orice dispozitiv proiectat și construit pentru a face să funcționeze un sistem de blocare care este proiectat și construit pentru a fi acționat numai de către acest dispozitiv;
- 2.8. Prin „tip de sistem de alarmă pentru vehicule” se înțeleg sistemele care nu diferă în mod semnificativ în aspecte esențiale precum:
- (a) marca sau numele comercial al constructorului,
 - (b) tipul de senzor,
 - (c) tipul de dispozitiv de avertizare,
 - (d) tipul de echipament de control.
- 2.9. Prin „omologarea unui sistem de alarmă pentru vehicule” se înțelege omologarea unui tip de SAV cu privire la specificațiile stabilite la punctele 5., 6. și 7. de mai jos;
- 2.10. Prin „dispozitiv de imobilizare” se înțelege un dispozitiv destinat să împiedice deplasarea unui vehicul prin tracțiunea propriului său motor;
- 2.11. Prin „alarmă de pericol” se înțelege un dispozitiv care permite unei persoane să utilizeze o alarmă, instalată pe vehicul, pentru a cere ajutor în caz de urgență.
3. CERERE DE OMOLOGARE PENTRU SAV
- 3.1. Cererea de omologare a unui SAV trebuie înaintată de constructorul SAV sau de reprezentantul său autorizat.
- 3.2. Pentru fiecare tip de SAV, cererea trebuie însoțită de:
- 3.2.1. Documentația în triplu exemplar, conținând o descriere detaliată a caracteristicilor tehnice ale SAV și a metodei de instalare a acestuia,
 - 3.2.2. Trei mostre ale tipului de SAV, cu toate componentele sale. Fiecare dintre elementele principale trebuie să poarte o inscripție clară și permanentă a mărcii sau denumirii comerciale a solicitantului precum și a denumirii tipului componentei respective,
 - 3.2.3. Unul sau mai multe vehicule dotate cu SAV care urmează a fi omologat(e), ales(e) de solicitant de comun acord cu serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor pentru omologare,
 - 3.2.4. Instrucțiunile de utilizare în triplu exemplar în conformitate cu punctul 8. de mai jos.
4. OMOLOGAREA
- 4.1. Se acordă omologarea unui tip de sistem de alarmă pentru vehicule dacă SAV prezentat în vederea omologării în temeiul prezentului regulament respectă cerințele de la punctele 5., 6. și 7. de mai jos.
- 4.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale numărului (în prezent 01 pentru seria de modificări 01) indică seria de modificări care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de SAV.

- 4.3. Omologarea sau prelungirea ori refuzul omologării unui tip de SAV în temeiul prezentului regulament sunt comunicate părților contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament, prin intermediul unui formular conform cu modelul menționat în anexa 1 la prezentul regulament.
- 4.4. Pe componenta sau componentele principale ale SAV care corespunde unui tip de SAV omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, într-un loc vizibil și ușor accesibil, specificat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională formată din:
- 4.4.1. Un cerc care înconjoară litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 4.4.2. Numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de un simbol „A” sau „I” sau „AI”, care indică dacă sistemul este un sistem de alarmă pentru vehicule, un dispozitiv de imobilizare sau ambele, de o cratimă și de numărul de omologare în apropierea cercului menționat la punctul 4.4.1.
- 4.4.3. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă și să nu poată fi ștersă.
- 4.4.4. Anexa V la prezentul regulament oferă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.
- 4.5. Marca de omologare descrisă la punctul 4.4. poate fi înlocuită de un certificat de conformitate, emis pentru fiecare SAV destinat comercializării.

În cazul în care un producător de SAV furnizează unui constructor de vehicule un SAV omologat și nemarcat, pentru montarea acestuia de către producătorul respectiv ca și echipament de origine pe un model de vehicul sau pe o gamă de modele de vehicule, producătorul SAV trebuie să furnizeze constructorului de vehicule un număr suficient de copii ale certificatului de conformitate astfel încât producătorul să obțină omologarea vehiculului în conformitate cu Partea II din prezentul regulament.

Dacă SAV este alcătuit din componente separate, componenta sau componentele sale principale trebuie să poarte o marcă de referință iar certificatul de conformitate trebuie să cuprindă o listă a mărcilor de referință respective.

Un model al certificatului de conformitate este prezentat în anexa VI la prezentul regulament.

5. SPECIFICAȚII GENERALE

- 5.1. În cazul unei efracții sau intervenții asupra unui vehicul, SAV emite un semnal de avertizare.
- Semnalul de avertizare este sonor și poate include, de asemenea, dispozitive de avertizare optice sau poate fi o alarmă radio sau orice combinație a celor de mai sus.
- 5.2. SAV sunt proiectate, construite și instalate astfel încât vehiculul, când este echipat, continuă să fie în conformitate cu cerințele tehnice aplicabile, în special în privința compatibilității electromagnetice (EMC).

⁽¹⁾ 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Serbia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (vacant), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 pentru Irlanda, 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia, 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30 (vacant), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (vacant), 34 pentru Bulgaria, 35 (vacant), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (vacant), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (vacant), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările se acordă de către statele membre utilizându-se simbolurile CEE individuale ale acestora), 43 pentru Japonia, 44 (vacant), 45 pentru Australia, 46 pentru Ucraina, 47 pentru Africa de Sud, 48 pentru Noua Zeelandă, 49 pentru Cipru, 50 pentru Malta, 51 pentru Republica Coreea, 52 pentru Malaezia și 53 pentru Thailanda. Numerele următoare se atribuie altor țări în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor reglementări, iar numerele astfel atribuite trebuie comunicate părților contractante ale acordului de Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite.

- 5.3. Dacă SAV oferă posibilitatea unei transmisii radio, de exemplu, pentru activarea sau dezactivarea alarmei sau pentru transmiterea semnalului de alarmă sistemul trebuie să fie în conformitate cu normele ETSI aplicabile ⁽¹⁾, și anume EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) și EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (inclusiv orice cerințe privind consultanța). Frecvența și puterea maximă de emisie a transmisiilor radio pentru activarea și dezactivarea sistemului de alarmă trebuie să respecte Recomandarea 70-03 CEPT/ERC ⁽²⁾ din 17 februarie 2000 privind utilizarea dispozitivelor cu acțiune pe distanțe scurte ⁽³⁾.
- 5.4. Instalarea unui SAV într-un vehicul nu este de natură să influențeze performanțele vehiculului (în starea neactivată) sau securitatea funcționării sale.
- 5.5. SAV și componentele acestuia nu se activează în mod accidental, în special în timp ce motorul funcționează.
- 5.6. O pană a SAV ori a alimentării electrice a acestuia nu afectează siguranța funcționării vehiculului.
- 5.7. SAV, componentele sale și piesele controlate de acestea sunt proiectate, construite și instalate astfel încât să se reducă la minimum riscul ca cineva să le scoată din funcțiune sau să le distrugă rapid și fără să atragă atenția, de exemplu, prin utilizarea unor instrumente, echipamente sau sisteme ieftine, ușor de ascuns, disponibile publicului larg.
- 5.8. Mijloacele de activare și dezactivare a SAV sunt proiectate astfel încât să nu implice anularea dispozițiilor Regulamentului nr. 18. Sunt permise conexiunile electrice la componentele vizate de prezentul regulament.
- 5.9. Sistemul este conceput astfel încât scurtcircuitarea oricărui circuit de semnal de avertizare să nu scoată din funcțiune vreun element al sistemului de alarmă, altul decât circuitul scurtcircuitat.
- 5.10. SAV poate include un dispozitiv de imobilizare care este în conformitate cu cerințele din Partea III din prezentul regulament.

6. SPECIFICAȚII PARTICULARE

6.1. Gradul de protecție

6.1.1. Cerințe specifice

SAV detectează și semnalizează cel puțin deschiderea oricărei uși a vehiculului, a capotei motorului și a compartimentului de bagaje. O pană sau întrerupere a surselor de lumină, de exemplu, lumina din habitacul, nu împiedică funcționarea comenzii.

Este permisă utilizarea unor senzori suplimentari pentru informare/afișare, cum ar fi:

- (a) senzorii activați în caz de efracție a vehiculului, de exemplu, pentru comanda deschiderii habitaculului, comanda geamurilor, spargerea oricărei suprafețe de sticlă sau
- (b) în caz de tentativă de furt a vehiculului, de exemplu, senzor de înclinare,

ținând seama de măsurile destinate prevenirii oricărei declanșări accidentale a alarmei (= alarmă falsă, a se vedea punctul 6.1.2. de mai jos).

⁽¹⁾ ETSI: Institutul European de Standardizare în Telecomunicații.

În cazul în care aceste standarde nu sunt disponibile la intrarea în vigoare a prezentului regulament, se aplică dispozițiile interne relevante.

⁽²⁾ CEPT: Conferința Europeană a Administrațiilor Poștei și Telecomunicațiilor
ERC: Comitetul european de radiocomunicații

⁽³⁾ Părțile contractante pot interzice frecvența și/sau puterea și pot permite utilizarea altei frecvențe și/sau puteri.

În măsura în care acești senzori suplimentari declanșează un semnal de alarmă chiar și după ce a avut loc o efracție (de exemplu, prin spargerea unei suprafețe de sticlă) sau din cauza unor influențe externe (de exemplu, vântul), semnalul de alarmă, activat de unul dintre senzorii de mai sus, este activat de cel mult 10 ori în aceeași perioadă de activare a SAV.

În acest caz, perioada de activare se limitează prin dezactivarea autorizată a sistemului în urma acțiunii utilizatorului vehiculului.

Anumite tipuri de senzori suplimentari, precum senzorii pentru comanda deschiderii habitaculului (cu ultrasunete, infraroșii) sau de înclinație etc., pot fi dezactivați în mod intenționat. În acest caz, trebuie efectuată o acțiune deliberată specifică de fiecare dată înaintea activării SAV. Nu trebuie să fie posibilă dezactivarea senzorilor în timp ce sistemul de alarmă este în starea „activat”.

6.1.2. Siguranța împotriva alarmelor false.

6.1.2.1. Prin măsuri adecvate, de exemplu:

- (a) proiectarea mecanică și proiectarea circuitului electric în conformitate cu condițiile specifice aplicabile autovehiculelor,
- (b) alegerea și aplicarea principiilor de funcționare și comandă pentru sistemul de alarmă și componentele acestuia,

se asigură faptul că SAV, atât în starea „activat”, cât și în cea „dezactivat”, nu poate determina declanșarea în mod accidental a semnalului sonor de alarmă în cazul:

- (a) unui impact asupra vehiculului: încercare menționată la punctul 7.2.13.,
- (b) compatibilității electromagnetice: încercare menționată la punctul 7.2.12.,
- (c) scăderii tensiunii bateriei prin descărcare continuă: încercare precizată la punctul 7.2.14.,
- (d) alarmei false declanșate de comanda habitaculului: încercare precizată la punctul 7.2.15.

6.1.2.2. Dacă solicitantul omologării poate demonstra, de exemplu, prin furnizarea de date tehnice, că protecția împotriva alarmelor false este asigurată în mod satisfăcător, serviciul tehnic responsabil cu desfășurarea încercărilor de omologare poate să nu solicite unele dintre încercările de mai sus.

6.2. **Alarmă sonoră**

6.2.1. Generalități

Semnalul de alarmă se aude și se recunoaște în mod clar și diferă semnificativ de alte semnale sonore utilizate în traficul rutier.

În plus față de dispozitivul original de avertizare sonoră, un dispozitiv de avertizare sonoră separat poate fi montat în zona vehiculului controlată de SAV, unde este protejat împotriva unui acces ușor și rapid.

Dacă se utilizează un dispozitiv separat de avertizare sonoră în conformitate cu punctul 6.2.3.1, dispozitivul original standard de avertizare sonoră poate fi declanșat în plus de SAV, cu condiția ca orice interferență cu dispozitivul de avertizare sonoră standard (în general, mai ușor accesibil) să nu afecteze funcționarea dispozitivului separat de avertizare sonoră.

6.2.2. Durata semnalului sonor

Minim: 25 s

Maxim: 30 s.

Semnalul de alarmă sonor poate suna din nou numai după următoarea intervenție asupra vehiculului, respectiv după intervalul de timp menționat mai sus

(restricții: a se vedea punctele 6.1.1. și 6.1.2. de mai sus).

Dezactivarea sistemului de alarmă întrerupe imediat semnalul.

6.2.3. Specificații privind semnalul sonor.

6.2.3.1. Dispozitiv de semnal cu ton constant (spectru de frecvență constant), de exemplu, claxoane: date acustice etc. în conformitate cu Partea I din Regulamentul nr. 28.

Semnal intermitent (pornit/oprit):

Frecvența de declanșare (2 ± 1) Hz

Timpul în poziția „pornit” = timpul în poziția „oprit” ± 10 %

6.2.3.2. Dispozitiv cu semnal sonor cu modulație de frecvență:

date acustice etc. în conformitate cu Partea I din Regulamentul nr. 28, dar trecere egală cu cea a unei game de frecvențe semnificativă, în intervalul menționat mai sus (de la 1 800 la 3 550 Hz), în ambele sensuri.

Frecvența de trecere (2 ± 1) Hz

6.2.3.3. Nivel sonor

Sursa sonoră este:

- (a) fie un dispozitiv de avertizare sonoră aprobat în temeiul Părții I din Regulamentul nr. 28,
- (b) fie un dispozitiv care respectă cerințele de la punctele 6.1. și 6.2. din Partea I din Regulamentul nr. 28.

Totuși, în cazul unei surse sonore diferite de dispozitivul original de avertizare sonoră, nivelul minim al sunetului poate fi redus la 100 dB (A), măsurat în condițiile specificate în Partea I din Regulamentul nr. 28.

6.3. **Semnal de alarmă optic – dacă este montat**

6.3.1. Generalități

În cazul unei efracții sau intervenții asupra vehiculului, dispozitivul activează un semnal optic, astfel cum este specificat la punctele 6.3.2. și 6.3.3.

6.3.2. Durata semnalului optic

Semnalul optic are o durată între 25 de secunde și 5 minute după declanșarea alarmei.

Dezactivarea sistemului de alarmă întrerupe imediat semnalul.

6.3.3. Tipul de semnal optic

Funcționarea intermitentă a tuturor lămpilor de direcție și/sau a luminii din habitacul, inclusiv toate lămpile din același circuit electric.

Frecvența de declanșare (2 ± 1) Hz

În raport cu semnalul sonor, sunt permise și semnale asincrone.

Timpul în poziția „pornit” = timpul în poziția „oprit” ± 10 %

6.4. Alarmă radio (apel prin radio) – dacă este montată

SAV poate cuprinde un dispozitiv care generează un semnal de alarmă transmis prin radio.

6.5. Blocarea activării sistemului de alarmă

6.5.1. Când motorul este în funcțiune, activarea deliberată sau accidentală a sistemului de alarmă este imposibilă.

6.6. Activarea și dezactivarea SAV**6.6.1. Activarea**

Orice mijloc adecvat de activare a SAV este permis, cu condiția să nu declanșeze în mod accidental alarme false.

6.6.2. Dezactivarea

Dezactivarea SAV se realizează utilizându-se unul sau mai multe dintre următoarele dispozitive. Sunt permise alte dispozitive cu performanțe echivalente.

6.6.2.1. O cheie mecanică (în conformitate cu dispozițiile anexei X la prezentul regulament) care poate fi cuplată cu un sistem centralizat de blocare a vehiculului cuprinzând cel puțin 1 000 de combinații, acționat din exterior.

6.6.2.2. Sisteme electrice/electronice, de exemplu, telecomenzi, cu cel puțin 50 000 de combinații și care încorporează coduri aleatoare și/sau au un timp minim de căutare de 10 zile, de exemplu, cel mult 5 000 de combinații în 24 de ore pentru cel puțin 50 000 de variante.

6.6.2.3. O cheie mecanică sau un dispozitiv electric/electronic în interiorul habitaculului protejat, cu ieșire/intrare temporizată.

6.7. Ieșire temporizată

Dacă dispozitivul de întrerupere pentru activarea SAV este montat în zona protejată, este prevăzută o ieșire temporizată. Este posibilă reglarea ieșirii temporizate între 15 și 45 de secunde după acționarea întrerupătorului. Perioada de temporizare poate fi ajustată în funcție de nevoile utilizatorilor.

6.8. Intrare temporizată

Dacă dispozitivul pentru dezactivarea SAV este montat în zona protejată, o temporizare de cel puțin 5 secunde și cel mult 15 secunde este permisă înainte de activarea semnalelor sonore și optice. Perioada de temporizare poate fi ajustată în funcție de nevoile utilizatorilor.

6.9. Indicator de poziție

6.9.1. Pentru a furniza informații privind starea SAV (activat, dezactivat, perioadă de activare a alarmei, alarmă activată), sunt permise indicatoare optice în interiorul și exteriorul habitaculului. Intensitatea luminoasă a semnalelor optice instalate în afara habitaculului nu depășește 0,5 cd.

6.9.2. Dacă este prevăzută o modalitate de indicare a manevrelor „dinamice” pe termen scurt, precum schimbările de la „activat” la „dezactivat” și invers, aceasta este de natură optică, în conformitate cu punctul 6.9.1. Semnalul optic respectiv poate fi, de asemenea, produs prin funcționarea simultană a lămpilor de direcție și/sau a lămpii (lămpilor) de iluminare a habitaculului, cu condiția ca durata semnalizării optice prin lămpile de direcție să nu depășească 3 secunde.

- 6.10. **Alimentarea cu energie electrică**
- Sursa de alimentare a SAV poate fi bateria vehiculului sau o baterie reîncărcabilă. Se poate folosi o baterie reîncărcabilă sau nereîncărcabilă suplimentară, dacă această posibilitate este prevăzută. În niciun caz, aceste baterii nu trebuie să alimenteze cu energie alte părți ale sistemului electric al vehiculului.
- 6.11. **Specificații pentru funcțiile opționale**
- 6.11.1. Autocontrol, indicarea automată a penei
- La activarea SAV, anomaliile, de exemplu, ușile deschise etc. pot fi detectate printr-o funcție de autocontrol (control de plauzibilitate), iar această situație este semnalată.
- 6.11.2. Alarmă de pericol
- O alarmă optică și/sau sonoră și/sau radio este permisă indiferent de starea (activată sau dezactivată) și/sau funcția SAV. O astfel de alarmă este declanșată din interiorul vehiculului și nu afectează starea (activată sau dezactivată) a SAV. De asemenea, trebuie să fie posibil ca utilizatorul vehiculului să scoată din funcțiune alarma de pericol. În cazul unei alarme sonore, durata de funcționare după activare nu este restricționată. O alarmă de pericol nu imobilizează motorul și nici nu îl oprește dacă acesta funcționează.
7. PARAMETRI DE FUNCȚIONARE ȘI CONDIȚII DE ÎNCERCARE ⁽¹⁾
- 7.1. **Parametri de funcționare**
- Toate componentele SAV funcționează fără defecțiuni în următoarele condiții:
- 7.1.1. Condiții climatice
- Sunt definite două categorii de temperatură ambiantă, după cum urmează:
- între – 40 °C și + 85 °C pentru componentele ce urmează a fi montate în habitacul sau în compartimentul de bagaje;
- între – 40 °C și + 125 °C pentru componentele ce urmează a fi montate în compartimentul motorului, dacă nu se specifică altfel.
- 7.1.2. Gradul de protecție al instalației
- Sunt prevăzute următoarele grade de protecție în conformitate cu publicația 529-1989 a CEI:
- IP 40 pentru componentele ce urmează a fi montate în habitacul;
- IP 42 pentru componentele ce urmează a fi montate în habitacul roadsterelor/decapotabilelor și automobilelor cu panouri de trapă, în cazul în care amplasarea instalației necesită un grad de protecție mai mare decât IP 40;
- IP 54 pentru toate celelalte componente.
- Producătorul SAV specifică în instrucțiunile de instalare orice restricții privind amplasarea oricărei părți a instalației în legătură cu praful, apa și temperatura.
- 7.1.3. Rezistența la intemperii
- 7 zile în conformitate cu IEC 68-2-30-1980.

⁽¹⁾ Nu este necesar ca lămpile utilizate ca parte a dispozitivelor de avertizare optică și incluse în sistemul standard de iluminare a autovehiculului să fie conforme cu parametrii funcționali de la punctul 7.1. și să fie supuse încercărilor enumerate la punctul 7.2.

- 7.1.4. Caracteristici electrice
- Tensiune de alimentare nominală: 12 V
- Gama de tensiuni de funcționare: de la 9 V la 15 V în intervalul de temperaturi de la punctul 7.1.1.
- Toleranță de timp pentru supratensiuni la 23 °C: U = 18 V, maximum 1 oră
U = 24 V, maximum 1 minut.
- 7.2. **Condiții de încercare**
- 7.2.1. Încercări de funcționare
- 7.2.1.1. Se verifică conformitatea SAV cu următoarele specificații:
- (a) durata alarmei în conformitate cu punctele 6.2.2. și 6.3.2.;
 - (b) frecvența și raportul pornit/oprit în conformitate cu punctele 6.3.3. și 6.2.3.1. sau respectiv 6.2.3.2.;
 - (c) numărul de cicluri de alarmă în conformitate cu punctul 6.1.1., dacă este cazul;
 - (d) controlarea blocării activării sistemului de alarmă în conformitate cu punctul 6.5.
- 7.2.1.2. Condiții normale de testare
- Tensiune U = (12 ± 0,2) V
- Temperatură Θ = (23 ± 5) °C
- 7.2.2. Rezistența la schimbări de temperatură și tensiune
- Conformitatea cu specificațiile definite la punctul 7.2.1.1. este, de asemenea, verificată în următoarele condiții:
- 7.2.2.1. Temperatura de încercare Θ = (- 40 ± 2) °C
- Tensiunea de încercare U = (9 ± 0,2) V
- Durata de stocare 4 ore
- 7.2.2.2. Pentru componentele care urmează a fi montate în habitacul sau în compartimentul de bagaje:
- Temperatura de încercare Θ = (+ 85 ± 2) °C
- Tensiunea de încercare U = (15 ± 0,2) V
- Durata de stocare 4 ore
- 7.2.2.3. Pentru componentele care urmează a fi montate în compartimentul motorului, cu excepția cazului în care se specifică altfel:
- Temperatura de încercare Θ = (+ 125 ± 2) °C
- Tensiunea de încercare U = (15 ± 0,2) V
- Durata de stocare 4 ore

- 7.2.2.4. SAV, atât în starea „activat”, cât și în cea „dezactivat” este supus, timp de 1 oră, unei supratensiuni egale cu $(18 \pm 0,2)$ V.
- 7.2.2.5. SAV, atât în starea „activat”, cât și în cea „dezactivat” este supus, timp de 1 oră, unei supratensiuni egale cu $(24 \pm 0,2)$ V.
- 7.2.3. Securitatea funcționării după o încercare de etanșeitate la corpuri străine și la apă
- După încercarea de etanșeitate la corpuri străine și la apă în conformitate cu IEC 529-1989, pentru grade de protecție prevăzute la punctul 7.1.2, se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 7.2.1.
- 7.2.4. Securitatea funcționării după încercarea de rezistență la apa de condensare
- După o încercare de rezistență la umiditate ce urmează a fi efectuată în conformitate cu IEC 68-2-30 1980, se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 7.2.1.
- 7.2.5. Încercarea privind protecția la inversarea polarității
- SAV și componentele acestuia nu sunt distruse de o inversare a polarității de până la 13 V, timp de 2 minute.
- După această încercare se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 5.2.1, schimbând siguranțele dacă este necesar.
- 7.2.6. Încercarea privind protecția la scurtcircuit
- Toate conexiunile electrice ale SAV trebuie să reziste la scurtcircuite la pământ, să aibă maximum 13 V și/sau să fie protejate cu siguranțe.
- După această încercare, se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 7.2.1., schimbând siguranțele dacă este necesar.
- 7.2.7. Consumul de energie în starea „activat”
- Consumul de energie în starea „activat”, în condițiile date la punctul 7.2.1.2., nu depășește 20 mA în medie pentru întregul sistem de alarmă, inclusiv indicatorul de poziție.
- 7.2.8. Securitatea funcționării după încercarea de rezistență la vibrații
- 7.2.8.1. Pentru această încercare, componentele sunt subîmpărțite în două tipuri:
- Tipul 1: componente montate în mod normal pe vehicul;
Tipul 2: componente destinate atașării la motor.
- 7.2.8.2. Componentele/SAV sunt supuse unui regim de vibrații sinusoidale cu următoarele caracteristici:
- 7.2.8.2.1. Pentru tipul 1
- Frecvența variază de la 10 Hz la 500 Hz, cu o amplitudine maximă de ± 5 mm și o accelerație maximă de 3 g (0-punct maxim).
- 7.2.8.2.2. Pentru tipul 2
- Frecvența variază de la 20 Hz la 300 Hz, cu o amplitudine maximă de ± 2 mm și o accelerație maximă de 15 g (0-punct maxim).

- 7.2.8.2.3. Pentru tipurile 1 și 2:
- (a) variația de frecvență este de 1 octavă/min;
 - (b) numărul de cicluri este 10, testul este efectuat de-a lungul fiecăreia din cele 3 axe;
 - (c) vibrațiile sunt aplicate la frecvențe scăzute la o amplitudine constantă maximă și la o accelerație constantă maximă la frecvențe ridicate.
- 7.2.8.3. În cursul testului, SAV este conectat electric și cablul este sprijinit după 200 mm.
- 7.2.8.4. După încercarea de rezistență la vibrații se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 7.2.1.
- 7.2.9. Încercarea de durabilitate
- În condițiile de încercare specificate la punctul 7.2.1.2., declanșarea a 300 de cicluri complete de alarmă (sonoră și/sau optică) cu un timp de odihnă a dispozitivului sonor de 5 minute.
- 7.2.10. Încercări pentru întrerupătorul exterior cu cheie (instalat în afara vehiculului)
- Următoarele încercări se efectuează numai dacă nu este utilizat cilindrul de închidere al sistemului original de blocare a ușii.
- 7.2.10.1. Întrerupătorul cu cheie este proiectat și construit astfel încât să rămână complet funcțional chiar după 2 500 de cicluri activat/dezactivat în fiecare direcție, urmate de minimum 96 de ore de expunere la încercarea la ceață salină în conformitate cu IEC 68-2-11-1981, încercarea de rezistență la coroziune.
- 7.2.11. Încercarea sistemelor de protecție a habitacului
- Alarma se activează când un panou vertical de $0,2 \times 0,15$ m este introdus în habitacul pe o lungime de 0,3 m (măsurată de la centrul panoului vertical) prin fereastra deschisă a unei uși din față, spre înainte și paralel cu drumul, la o viteză de 0,4 m/s și la un unghi de 45° cu planul median longitudinal al vehiculului (a se vedea desenele din anexa VIII la prezentul regulament).
- 7.2.12. Compatibilitatea electromagnetică
- SAV este supus încercărilor descrise în anexa IX.
- 7.2.13. Securitatea împotriva alarmelor false în cazul unui impact asupra vehiculului
- Se verifică faptul că un impact de până la 4,5 jouli al unui corp emisferic cu un diametru de 165 mm și o duritate Shore A de 70 ± 10 , aplicat cu suprafața curbă a acestuia oriunde pe caroseria sau suprafața de sticlă a vehiculului, nu declanșează alarme false.
- 7.2.14. Securitatea împotriva alarmelor false în cazul unei scăderi a tensiunii
- Se verifică faptul că scăderea lentă a tensiunii bateriei principale prin descărcarea continuă cu 0,5 V/h până la 3 V nu produce alarme false.
- Condițiile de încercare: a se vedea punctul 7.2.1.2. de mai sus.
- 7.2.15. Încercare pentru siguranța împotriva alarmelor false declanșate de comanda habitacului
- Sistemele destinate protecției habitacului în conformitate cu punctul 6.1.1 de mai sus sunt încercate împreună cu un vehicul în condiții normale (punctul 7.2.1.2.).

Sistemul, instalat în conformitate cu instrucțiunile producătorului, nu se declanșează când este supus de 5 ori la încercarea descrisă la punctul 7.2.13. de mai sus la intervale de 0,5 s.

Prezența unei persoane care atinge vehiculul sau care se deplasează în jurul acestuia (vehiculul având ferestrele închise) nu produce alarme false.

8. INSTRUCȚIUNI

Fiecare SAV este însoțit de:

8.1. Instrucțiuni de instalare:

8.1.1. Lista vehiculelor și a modelelor de vehicule cărora le este destinat dispozitivul. Această listă poate fi specifică sau generică, de exemplu, „toate automobilele cu motor pe benzină și baterii de 12 V cu borna negativă la masă”.

8.1.2. Metoda de instalare ilustrată prin fotografii și/sau desene foarte clare.

8.1.3. În cazul unui SAV care include un dispozitiv de imobilizare, trebuie furnizate instrucțiuni suplimentare privind conformitatea cu dispozițiile din Partea III din prezentul regulament.

8.2. Un certificat de instalare necompletat, al cărui model este furnizat în anexa VII.

8.3. Un avertisment general adresat cumpărătorului SAV, prin care i se atrage atenția asupra următoarelor puncte:

SAV ar trebui să fie instalat în conformitate cu instrucțiunile producătorului;

se recomandă alegerea unui bun instalator (cumpărătorul poate cere producătorului SAV să indice instalatori autorizați);

certificatul de instalare furnizat împreună cu SAV trebuie să fie completat de instalator.

8.4. Instrucțiuni de utilizare

8.5. Instrucțiuni de întreținere

8.6. Un avertisment general privind pericolul efectuării de modificări sau adăugiri la sistem; astfel de modificări sau adăugiri ar anula în mod automat certificatul de instalare menționat la punctul 8.2. de mai sus.

8.7. Indicarea amplasamentului sau amplasamentelor mărcii de omologare internaționale menționate la punctul 4.4. din prezentul regulament și/sau a certificatului de conformitate internațional menționat la punctul 4.5. din prezentul regulament.

9. MODIFICAREA TIPULUI DE SAV ȘI PRELUNGIREA OMOLOGĂRII

Orice modificare a tipului de SAV este comunicată serviciului administrativ care a omologat tipul de SAV.

Acest serviciu poate:

- (a) estima că este improbabil ca modificările efectuate să aibă consecințe negative importante și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele sau
- (b) solicita din partea serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor un alt raport de încercare pentru unele dintre încercări sau pentru toate încercările descrise la punctele 5., 6. și 7. din prezentul regulament.

Confirmarea sau respingerea omologării, cu precizarea modificării, se comunică prin procedura specificată la punctul 4.3. de mai sus părților contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament.

Autoritatea competentă care acordă prelungirea omologării trebuie să aloce un număr de serie fiecărui formular de comunicare redactat în scopul unei astfel de prelungiri.

10. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- Procedurile de conformitate a producției trebuie să respecte procedurile stabilite în apendicele 2 din acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), ținând seama de următoarele cerințe:
- 10.1. Fiecare sistem de alarmă pentru vehicule omologat în temeiul prezentului regulament trebuie fabricat astfel încât să corespundă tipului omologat, prin respectarea cerințelor stabilite la punctele 5., 6. și 7. de mai sus.
- 10.2. În cazul fiecărui tip de sistem de alarmă pentru vehicule, încercările prevăzute la punctele 7.2.1.-7.2.10. din prezentul regulament se efectuează pe o bază statistică și pe o bază aleatorie, în conformitate cu una din procedurile reglementate de asigurare a calității.
- 10.3. Autoritatea care a acordat omologarea poate verifica oricând metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări este de o dată la doi ani.
11. SANCTIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 11.1. Omologarea acordată pentru un tip de VAS în conformitate cu prezentul regulament poate fi retrasă dacă nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute la punctul 10 de mai sus.
- 11.2. În cazul în care o parte contractantă a acordului care face obiectul prezentului regulament retrage o omologare acordată anterior, partea respectivă anunță de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, printr-un formular conform cu modelul din anexa I la prezentul regulament.
12. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care titularul omologării încetează producția unui tip de SAV omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează autoritatea care a acordat omologarea.
- La primirea notificării corespunzătoare, autoritatea în cauză informează celelalte părți contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament, prin intermediul unui formular conform cu modelul din anexa I la prezentul regulament.
13. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILĂ CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament comunică Secretariatului General al Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și cele ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora urmează să le fie trimise formulare care atestă omologarea sau prelungirea ori respingerea omologării emise în alte țări.

PARTEA II

OMOLOGAREA UNUI VEHICUL ÎN PRIVINȚA SISTEMULUI SĂU DE ALARMĂ

- În cazul în care un SAV omologat în conformitate cu Partea I din prezentul regulament este utilizat într-un vehicul supus omologării în conformitate cu Partea II din prezentul regulament, nu se repetă testele care trebuie trecute de un SAV pentru a obține omologarea în conformitate cu Partea I din prezentul regulament.
14. DEFINIȚII
- În sensul Părții II din prezentul regulament,
- 14.1. Prin „sistem(e) de alarmă” (SA) se înțelege un ansamblu de componente montate ca echipament original pe un tip de vehicul, proiectat să indice efracția sau intervenția asupra vehiculului; aceste sisteme pot furniza o protecție suplimentară împotriva utilizării neautorizate a vehiculului.

- 14.2. Prin „tip de vehicul în privința sistemului său de alarmă” se înțeleg vehiculele care nu diferă în mod semnificativ în aspecte esențiale precum:
- (a) marca sau denumirea comercială ale constructorului,
 - (b) caracteristici ale vehiculului care influențează semnificativ performanțele SA,
 - (c) tipul și proiectarea SA sau SAV.
- 14.3. Prin „omologarea unui vehicul” se înțelege omologarea unui tip de vehicul cu privire la cerințele stabilite la punctele 17., 18. și 19. de mai jos.
- 14.4. Alte definiții aplicabile Părții II sunt precizate la punctul 2 din prezentul regulament.
15. CEREREA DE OMOLOGARE
- 15.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul cu privire la propriul SA se înaintează de către constructorul vehiculului sau de către reprezentantul său autorizat.
- 15.2. Cererea trebuie însoțită de documentele menționate mai jos, în trei exemplare, precum și de următoarele informații:
- 15.2.1. O descriere detaliată a tipului de vehicul și a componentelor vehiculului legate de SA instalat.
 - 15.2.2. O listă a componentelor necesare pentru identificarea SA care pot fi instalate pe vehicul.
 - 15.2.3. În cazul în care se utilizează un SAV omologat în conformitate cu Partea I din prezentul regulament, comunicarea privind omologarea de tip a SAV trebuie transmisă, de asemenea, serviciului tehnic.
- 15.3. Un vehicul reprezentativ pentru tipul pentru care se solicită omologarea trebuie prezentat serviciului tehnic.
- 15.4. Un vehicul care nu cuprinde toate componentele proprii tipului respectiv poate fi admis la încercare cu condiția ca solicitantul să demonstreze în mod satisfăcător autorității competente că lipsa componentelor omise nu va influența rezultatele încercărilor în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.
16. OMOLOGAREA
- 16.1. Se acordă omologarea tipului de vehicul dacă vehiculul prezentat pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament respectă cerințele prevăzute la punctele 17., 18. și 19. de mai jos.
- 16.2. Un număr de omologare este atribuit fiecărui tip de vehicul omologat. Primele două cifre ale numărului (în prezent 01 pentru seria de modificări 01) indică seria de modificări care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de vehicul.
- 16.3. Omologarea sau prelungirea ori refuzul omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament se comunică părților contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament, printr-o fișă conformă cu modelul menționat în anexa II la prezentul regulament.

- 16.4. Pe fiecare vehicul corespunzător unui anumit tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând din:
- 16.4.1. Un cerc care înconjoară litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 16.4.2. Numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de un simbol „A” sau „I” sau „AI”, care indică dacă sistemul a fost omologat în ceea ce privește sistemul său de alarmă sau dispozitivele sale de imobilizare sau o combinație a ambelor sisteme, de o cratimă și de numărul de omologare în dreapta cercului menționat la punctul 16.4.1.
- 16.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul unuia sau mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 16.4.1. nu trebuie repetat; în acest caz, regulamentul, numerele de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament se înscriu în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la punctul 16.4.1.
- 16.6. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă și să nu poată fi ștersă.
- 16.7. Marca de omologare este situată lângă sau pe plăcuța cu date a vehiculului, fixată de constructor.
- 16.8. Anexa V la prezentul regulament oferă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.
17. SPECIFICAȚII GENERALE
- 17.1. SA sunt proiectate și construite astfel încât să emită un semnal de alarmă în cazul unei efracții sau al unei intervenții asupra vehiculului, putând include și un dispozitiv de imobilizare.
- Semnalul de avertizare este sonor și poate include, de asemenea, dispozitive de avertizare optice sau poate fi o alarmă radio sau orice combinație a celor de mai sus.
- 17.2. Vehiculele care sunt echipate cu sisteme de alarmă sunt conforme cu cerințele tehnice aplicabile, în special în privința compatibilității electromagnetice.
- 17.3. Dacă SA oferă posibilitatea unei transmisii radio, de exemplu, pentru activarea sau dezactivarea alarmei sau pentru transmiterea semnalului de alarmă, sistemul trebuie să fie în conformitate cu normele ETSI aplicabile (a se vedea nota de subsol 1, corespunzătoare punctului 5.3.), de exemplu, EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) și EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (inclusiv orice cerințe privind consultanța). Frecvența și puterea maximă de emisie a transmisiilor radio pentru activarea și dezactivarea sistemului de alarmă trebuie să respecte normele CEPT/ERC (a se vedea nota de subsol 2, corespunzătoare punctului 5.3.). Recomandarea 70-03 (17 februarie 2000) privind utilizarea dispozitivelor cu acțiune pe distanțe scurte (a se vedea nota de subsol 3 de la punctul 5.3.).
- 17.4. SA și componentele acestuia nu se activează în mod accidental, în special în timp ce motorul funcționează.

⁽¹⁾ 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Serbia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (vacant), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 pentru Irlanda, 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia, 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30 (vacant), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (vacant), 34 pentru Bulgaria, 35 (vacant), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (vacant), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (vacant), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările se acordă de către statele membre utilizându-se simbolurile CEE individuale ale acestora), 43 pentru Japonia, 44 (vacant), 45 pentru Australia, 46 pentru Ucraina, 47 pentru Africa de Sud, 48 pentru Noua Zeelandă, 49 pentru Cipru, 50 pentru Malta, 51 pentru Republica Coreea, 52 pentru Malaezia și 53 pentru Thailanda. Numerele următoare se atribuie altor țări în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor reglementări, iar numerele astfel atribuite trebuie comunicate părților contractante ale acordului de Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite.

- 17.5. O pană a SA ori a alimentării electrice a acestuia nu afectează securitatea funcționării vehiculului.
- 17.6. Sistemul de alarmă, componentele sale și piesele controlate de acesta sunt astfel instalate încât să se reducă la minimum riscul ca cineva să le scoată din funcțiune sau să le distrugă rapid și fără să atragă atenția, de exemplu, prin utilizarea unor instrumente, echipamente sau sisteme ieftine, ușor de ascuns, disponibile publicului larg.
- 17.7. Sistemul este conceput astfel încât scurtcircuitarea oricărui circuit de semnal de avertizare să nu scoată din funcțiune vreun element al sistemului de alarmă, altul decât circuitul scurtcircuitat.
- 17.8. SA poate include un dispozitiv de imobilizare care este în conformitate cu cerințele din Partea III din prezentul regulament.

18. SPECIFICAȚII PARTICULARE

18.1. **Gradul de protecție**

18.1.1. Cerințe specifice

SA detectează și semnalizează cel puțin deschiderea oricărei uși a vehiculului, a capotei motorului și a compartimentului de bagaje. O pană sau întrerupere a surselor de lumină, de exemplu, lumina din habitacul, nu împiedică funcționarea comenzii.

Este permisă instalarea unor senzori eficienți suplimentari pentru informații/afișaj, de exemplu:

- (a) senzorii activați în caz de efracție a vehiculului, de exemplu, pentru comanda deschiderii habitaculului, comanda geamurilor, spargerea oricărei suprafețe de sticlă sau
- (b) în caz de tentativă de furt a vehiculului, de exemplu, senzor de înclinare

ținând seama de măsurile destinate prevenirii oricărei declanșări accidentale a alarmei (= alarmă falsă, a se vedea punctul 18.1.2. de mai jos).

În măsura în care acești senzori suplimentari declanșează un semnal de alarmă chiar și după ce a avut loc o efracție (de exemplu, prin spargerea unei suprafețe de sticlă) sau din cauza unor influențe externe (de exemplu, vântul), semnalul de alarmă, activat de unul dintre senzorii de mai sus, este activat de cel mult 10 ori în aceeași perioadă de activare a SA.

În acest caz, perioada de activare se limitează prin dezactivarea autorizată a sistemului în urma acțiunii utilizatorului vehiculului.

Anumite tipuri de senzori suplimentari, precum senzorii pentru comanda deschiderii habitaculului (cu ultrasunete, infraroșii) sau de înclinare etc., pot fi dezactivați în mod intenționat. În acest caz, trebuie efectuată o acțiune deliberată specifică de fiecare dată înaintea activării SA. Nu trebuie să fie posibilă dezactivarea senzorilor în timp ce sistemul de alarmă este în starea „activat”.

18.1.2. Siguranța împotriva alarmelor false.

18.1.2.1. Se asigură faptul că SA, atât în starea „activat”, cât și în cea „dezactivat”, nu poate determina declanșarea în mod accidental a semnalului sonor de alarmă în cazul:

- (a) unui impact asupra vehiculului: încercare precizată la punctul 7.2.13.,
- (b) compatibilității electromagnetice: încercare menționată la punctul 7.2.12.,
- (c) scăderii tensiunii bateriei prin descărcare continuă: încercare precizată la punctul 7.2.14.,
- (d) alarmei false declanșate de comanda habitaculului: încercare precizată la punctul 7.2.15.

18.1.2.2. Dacă solicitantul omologării poate demonstra, de exemplu, prin furnizarea de date tehnice, că protecția împotriva alarmelor false este asigurată în mod satisfăcător, serviciul tehnic responsabil cu desfășurarea încercărilor de omologare poate să nu solicite unele dintre încercările de mai sus.

18.2. Alarmă sonoră

18.2.1. Generalități

Semnalul de alarmă se aude și se recunoaște în mod clar și diferă semnificativ de alte semnale sonore utilizate în traficul rutier.

În plus față de dispozitivul original de avertizare sonoră, un dispozitiv de avertizare sonoră separat poate fi montat în zona vehiculului controlată de SA, unde este protejat împotriva unui acces ușor și rapid.

Dacă se utilizează un dispozitiv de avertizare sonoră separat în conformitate cu punctul 18.2.3.1, dispozitivul original standard de avertizare sonoră poate fi declanșat în plus de SA, cu condiția ca orice interferență cu dispozitivul de avertizare sonoră standard (în general, mai ușor accesibil) să nu afecteze funcționarea dispozitivului de avertizare sonoră separat.

18.2.2. Durata semnalului sonor

Minim: 25 s

Maxim: 30 s.

Semnalul de alarmă sonor poate suna din nou numai după următoarea intervenție asupra vehiculului, respectiv, după intervalul de timp menționat mai sus

(restricții: a se vedea punctele 18.1.1. și 18.1.2. de mai sus).

Dezactivarea sistemului de alarmă întrerupe imediat semnalul.

18.2.3. Specificații privind semnalul sonor.

18.2.3.1. Dispozitiv de semnal cu ton constant (spectru de frecvență constant), de exemplu, claxoane: date acustice etc. în conformitate cu Partea I din Regulamentul nr. 28.

Semnal intermitent (pornit/oprit):

Frecvența de declanșare (2 ± 1) Hz

Timpul în poziția „pornit” = timpul în poziția „oprit” ± 10 %

18.2.3.2. Dispozitiv cu semnal sonor cu modulație de frecvență: date acustice etc. în conformitate cu Partea I din Regulamentul nr. 28, dar trecere egală cu cea a unei game de frecvențe semnificativă, în intervalul menționat mai sus (de la 1 800 la 3 550 Hz), în ambele sensuri.

Frecvența de trecere (2 ± 1) Hz

18.2.3.3. Nivel sonor

Sursa sonoră este:

(a) fie un dispozitiv de avertizare sonoră aprobat în temeiul Părții I din Regulamentul CEE nr. 28,

(b) fie un dispozitiv care respectă cerințele de la punctele 6.1. și 6.2 din Partea I din Regulamentul CEE nr. 28. Totuși, în cazul unei surse sonore diferite de dispozitivul original de avertizare sonoră, nivelul minim al sunetului poate fi redus la 100 dB (A), măsurat în condițiile specificate în Partea I din Regulamentul CEE nr. 28.

- 18.3. **Semnal de alarmă optic – dacă este montat**
- 18.3.1. Generalități
- În cazul unei efracții sau intervenții asupra vehiculului, dispozitivul activează un semnal optic, astfel cum este specificat la punctele 18.3.2. și 18.3.3.
- 18.3.2. Durata semnalului optic
- Semnalul optic are o durată între 25 de secunde și 5 minute după declanșarea alarmei. Dezactivarea sistemului de alarmă întrerupe imediat semnalul.
- 18.3.3. Tip de semnal optic
- Funcționarea intermitentă a tuturor lămpilor de direcție și/sau a luminii din habitacul, inclusiv toate lămpile din același circuit electric.
- Frecvența de declanșare (2 ± 1) Hz
- În raport cu semnalul sonor, sunt permise și semnale asincrone.
- Timpul în poziția „pornit” = timpul în poziția „oprit” ± 10 %
- 18.4. **Alarmă radio (apel prin radio) – dacă este montată**
- SA poate cuprinde un dispozitiv care generează un semnal de alarmă transmis prin radio.
- 18.5. **Blocarea activării sistemului de alarmă**
- 18.5.1. Când motorul este în funcțiune, activarea deliberată sau accidentală a sistemului de alarmă este imposibilă.
- 18.6. **Activarea și dezactivarea SA**
- 18.6.1. Activarea
- Orice mijloc adecvat de activare a SA este permis, cu condiția să nu declanșeze în mod accidental alarme false.
- 18.6.2. Dezactivarea
- Dezactivarea SA se realizează utilizându-se unul sau mai multe dintre următoarele dispozitive. Sunt permise alte dispozitive cu performanțe echivalente.
- 18.6.2.1. O cheie mecanică (în conformitate cu dispozițiile anexei X la prezentul regulament) care poate fi cuplată cu un sistem centralizat de blocare a vehiculului cuprinzând cel puțin 1 000 de combinații, acționat din exterior.
- 18.6.2.2. Sisteme electrice/electronice, de exemplu, telecomenzi, cu cel puțin 50 000 de combinații și care încorporează coduri aleatoare și/sau au un timp minim de căutare de zece zile, de exemplu, maximum 5 000 de combinații în 24 de ore pentru minimum 50 000 de variante.
- 18.6.2.3. O cheie mecanică sau un dispozitiv electric/electronic în interiorul habitaculului protejat, cu ieșire/intrare temporizată.
- 18.7. **Ieșire temporizată**
- Dacă dispozitivul de întrerupere pentru activarea SA este montat în zona protejată, este prevăzută o ieșire temporizată. Este posibilă reglarea ieșirii temporizate între 15 și 45 de secunde după acționarea întrerupătorului. Perioada de temporizare poate fi ajustată în funcție de nevoile utilizatorilor.

- 18.8. **Intrare temporizată**
- Dacă dispozitivul pentru dezactivarea SAV este montat în zona protejată, o temporizare de cel puțin 5 secunde și cel mult 15 secunde este permisă înainte de activarea semnalelor sonore și optice. Perioada de temporizare poate fi ajustată în funcție de nevoile utilizatorilor.
- 18.9. **Indicator de poziție**
- 18.9.1. Pentru a furniza informații privind starea SA (activat/dezactivat, perioadă de activare a alarmei, alarmă activată) sunt permise indicatoare optice în interiorul și exteriorul habitacului. Intensitatea luminoasă a semnalelor optice instalate în afara habitacului nu depășește 0,5 cd.
- 18.9.2. Dacă este prevăzută o modalitate de indicare a manevrelor „dinamice” pe termen scurt, precum schimbările de la „activat” la „dezactivat” și invers, aceasta este de natură optică, în conformitate cu punctul 18.9.1. Semnalul optic respectiv poate fi, de asemenea, produs prin funcționarea simultană a lămpilor de direcție și/sau a lămpii (lămpilor) de iluminare a habitacului, cu condiția ca durata semnalizării optice prin lămpile de direcție să nu depășească 3 secunde.
- 18.10. **Alimentarea cu energie electrică**
- Sursa de alimentare a SA poate fi bateria vehiculului sau o baterie reîncărcabilă. Se poate folosi o baterie reîncărcabilă sau nereîncărcabilă suplimentară, dacă această posibilitate este prevăzută. În niciun caz, aceste baterii nu trebuie să alimenteze cu energie alte părți ale sistemului electric al vehiculului.
- 18.11. **Specificații pentru funcțiile opționale**
- 18.11.1. Autocontrol, indicarea automată a penei
- La activarea SA, anomaliile, de exemplu, ușile deschise etc. pot fi detectate printr-o funcție de autocontrol (control de plauzibilitate), iar această situație este semnalată.
- 18.11.2. Alarmă de pericol
- O alarmă optică și/sau sonoră și/sau radio este permisă indiferent de starea (activată sau dezactivată) și/sau funcția SA. Această alarmă este declanșată din interiorul vehiculului și nu afectează starea (activată sau dezactivată) a SA. De asemenea, trebuie să fie posibil ca utilizatorul vehiculului să scoată din funcțiune alarma de pericol. În cazul unei alarme sonore, durata de funcționare după activare nu este restricționată. O alarmă de pericol nu imobilizează motorul și nici nu îl oprește dacă acesta funcționează.
19. CONDIȚII DE ÎNCERCARE
- Toate componentele SAV sau SA sunt încercate în conformitate cu procedurile descrise la punctul 7.
- Această cerință nu se aplică:
- 19.1. Acelor componente care sunt montate și încercate ca parte a vehiculului, indiferent dacă este montat sau nu un SAV/SA (de exemplu, lămpi) sau
- 19.2. Acelor componente care au fost testate anterior ca parte a vehiculului, și în cazul cărora au fost furnizate documente justificative.
20. INSTRUCȚIUNI
- Fiecare vehicul este însoțit de elementele următoare:
- 20.1. Instrucțiuni de utilizare;
- 20.2. Instrucțiuni de întreținere;
- 20.3. Un avertisment general privind pericolul efectuării de modificări sau adăugiri la sistem.

21. MODIFICAREA TIPULUI DE VEHICUL ȘI PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
- 21.1. Orice modificare a tipului de vehicul se comunică serviciului administrativ care a omologat tipul de vehicul.
- Acest serviciu poate:
- 21.1.1. Fie să considere că modificările aduse nu sunt de natură să aibă un efect defavorabil semnificativ și că, în orice caz, SA corespunde în continuare cerințelor,
- 21.1.2. Fie să solicite serviciului tehnic un raport suplimentar.
- 21.2. Confirmarea sau respingerea omologării, cu precizarea modificării, se comunică prin procedura specificată la punctul 16.3. de mai sus părților contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament.
- 21.3. Autoritatea competentă care acordă prelungirea omologării trebuie să aloce un număr de serie fiecărui formular de comunicare redactat în scopul unei astfel de prelungiri.
22. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- Procedurile de conformitate a producției trebuie să respecte procedurile stabilite în apendicele 2 din acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), ținând seama de următoarele cerințe:
- 22.1. Orice vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament trebuie fabricat astfel încât să corespundă tipului omologat prin îndeplinirea condițiilor prevăzute la punctele 17., 18. și 19. de mai sus.
- 22.2. Autoritatea care a acordat omologarea poate verifica oricând metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări este de o dată la doi ani.
23. SANȚIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 23.1. Omologarea acordată cu privire la tipul de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care condițiile stabilite la punctul 22. de mai sus nu sunt respectate.
- 23.2. În cazul în care o parte contractantă a acordului care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, partea respectivă anunță de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, printr-un formular conform cu modelul din anexa II la prezentul regulament.
24. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- Dacă titularul omologării încetează complet producția unui tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta va informa autoritatea care a acordat omologarea.
- La primirea notificării corespunzătoare, autoritatea în cauză informează celelalte părți contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament, prin intermediul unui formular conform cu modelul din anexa II la prezentul regulament.
25. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament comunică Secretariatului General al Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea testelor de omologare, precum și cele ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora urmează să le fie trimise formulare care atestă omologarea sau prelungirea ori respingerea omologării emise în alte țări.

PARTEA III**OMOLOGAREA DISPOZITIVELOR DE IMOBILIZARE ȘI OMOLOGAREA UNUI VEHICUL ÎN
PRIVINȚA DISPOZITIVULUI SĂU DE IMOBILIZARE**

26. DEFINIȚII
- În sensul părții III din prezentul regulament:
- 26.1. Prin „dispozitiv de immobilizare” se înțelege un dispozitiv destinat să împiedice deplasarea normală a unui vehicul prin tracțiunea propriului său motor (împiedicarea utilizării neautorizate).
- 26.2. Prin „echipament de control” se înțelege echipamentul necesar pentru activarea și/sau dezactivarea unui dispozitiv de immobilizare.
- 26.3. Prin „indicator de poziție” se înțelege orice dispozitiv destinat să indice starea dispozitivului de immobilizare (activat/dezactivat, trecere de la activat la dezactivat și invers).
- 26.4. Prin „activat” se înțelege starea în care vehiculul nu poate fi condus pe baza tracțiunii propriului său motor.
- 26.5. Prin „dezactivat” se înțelege starea în care vehiculul poate fi condus în mod normal.
- 26.6. Prin „cheie” se înțelege orice dispozitiv proiectat și construit pentru a face să funcționeze un sistem de blocare care este proiectat și construit pentru a fi acționat numai de către acest dispozitiv.
- 26.7. Prin „dispozitiv de dezactivare” se înțelege un element de proiectare care blochează dispozitivul de immobilizare în poziția „dezactivat”.
- 26.8. Prin „cod aleatoriu” se înțelege un cod electronic alcătuit din mai multe elemente a căror combinație se schimbă în mod aleatoriu după fiecare utilizare a unității transmițătoare.
- 26.9. Prin „tip de dispozitiv de immobilizare” se înțeleg sistemele care nu diferă în mod semnificativ în aspecte esențiale precum:
- (a) marca sau denumirea comercială a constructorului,
 - (b) tipul de echipament de control,
 - (c) metoda lor de funcționare în cadrul sistemului sau sistemelor corespunzătoare ale vehiculului (conform dispozițiilor punctului 32.1).
- 26.10. Prin „tip de vehicul în privința dispozitivului său de immobilizare” se înțeleg vehiculele care nu diferă în mod semnificativ în aspecte esențiale precum:
- (a) marca sau denumirea comercială a constructorului,
 - (b) caracteristici ale vehiculului care influențează semnificativ performanțele dispozitivului de immobilizare,
 - (c) tipul și modul de proiectare al dispozitivului de immobilizare.
27. CERERE DE OMOLOGARE A UNUI DISPOZITIV DE IMOBILIZARE
- 27.1. Cererea de omologare a unui dispozitiv de immobilizare trebuie înaintată de constructorul dispozitivului de immobilizare sau de reprezentantul său autorizat.
- 27.2. Pentru fiecare tip de dispozitiv de immobilizare, cererea trebuie însoțită de:
- 27.2.1. Documentația în triplu exemplar, conținând o descriere detaliată a caracteristicilor tehnice ale dispozitivului de immobilizare și a metodei de instalare a acestuia, precum și a măsurilor luate pentru evitarea activării accidentale,

- 27.2.2. Trei mostre ale tipului de dispozitiv de imobilizare, cu toate componentele sale. Fiecare dintre elementele principale poartă o inscripție clară și permanentă a mărcii sau denumirii comerciale a solicitantului precum și a denumirii tipului componentei respective.
- 27.2.3. Unul sau mai multe vehicule dotate cu dispozitivul de imobilizare căruia urmează să i se acorde omologarea de tip, alese de solicitant de comun acord cu serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor pentru omologare.
- 27.2.4. Instrucțiunile de utilizare în triplu exemplar în conformitate cu punctul 34. de mai jos.
28. CERERE DE OMOLOGARE A UNUI VEHICUL
- 28.1. În cazul în care un dispozitiv de imobilizare omologat în conformitate cu Partea III din prezentul regulament este utilizat într-un vehicul supus omologării în conformitate cu Partea III din prezentul regulament, nu se repetă încercările care trebuie trecute de un dispozitiv de imobilizare pentru a obține omologarea vehiculului în conformitate cu Partea III din prezentul regulament.
- 28.2. Cererea de omologare a unui tip de vehicul cu privire la propriul dispozitiv de imobilizare se înaintează de către constructorul vehiculului sau de către reprezentantul său autorizat.
- 28.3. Cererea trebuie însoțită de documentele menționate mai jos, în trei exemplare, precum și de următoarele informații:
- 28.3.1. O descriere detaliată a tipului de vehicul și a componentelor vehiculului legate de dispozitivul de imobilizare instalat.
- 28.3.2. O listă a componentelor necesare pentru identificarea dispozitivelor de imobilizare care pot fi instalate pe vehicul.
- 28.4. Un vehicul reprezentativ pentru tipul pentru care se solicită omologarea trebuie prezentat serviciului tehnic.
- 28.5. Un vehicul care nu cuprinde toate componentele proprii tipului respectiv poate fi admis la încercare cu condiția ca solicitantul să demonstreze în mod satisfăcător autorității competente că lipsa componentelor omise nu va influența rezultatele încercărilor în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.
- 28.6. În cazul în care se utilizează un dispozitiv de imobilizare omologat în conformitate cu Partea III din prezentul regulament, comunicarea privind omologarea de tip a dispozitivelor de imobilizare trebuie transmisă, de asemenea, serviciului tehnic.
29. OMOLOGAREA UNUI DISPOZITIV DE IMOBILIZARE
- 29.1. Se acordă omologarea unui tip de dispozitiv de imobilizare dacă dispozitivul de imobilizare prezentat în vederea omologării în temeiul prezentului regulament respectă cerințele de la punctele 31., 32. și 33. de mai jos.
- 29.2. Un număr de omologare este atribuit fiecărui tip de vehicul omologat. Primele două cifre ale numărului (în prezent 01 pentru seria de modificări 01) indică seria de modificări care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de dispozitiv de imobilizare.
- 29.3. Omologarea sau prelungirea ori refuzul omologării unui tip de dispozitiv de imobilizare în temeiul prezentului regulament este comunicat părților contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament, prin intermediul unui formular conform cu modelul menționat în anexa III la prezentul regulament.

- 29.4. Pe componenta sau componentele principale ale dispozitivului de imobilizare care corespunde unui tip de dispozitiv de imobilizare omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, într-un loc vizibil și ușor accesibil, specificat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională formată din:
- 29.4.1. Un cerc care înconjoară litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 29.4.2. Numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de un simbol „A” sau „I” sau „AI”, care indică dacă sistemul este un sistem de alarmă pentru vehicule, un dispozitiv de imobilizare sau ambele, de o cratimă și de numărul de omologare în apropierea cercului menționat la punctul 29.4.1.
- 29.5. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă și să nu poată fi ștearsă.
- 29.6. Anexa V la prezentul regulament oferă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.
- 29.7. Marca de omologare descrisă la punctul 29,4 poate fi înlocuită de un certificat de conformitate, emis pentru fiecare dispozitiv de imobilizare destinat comercializării.

În cazul în care un producător de dispozitive de imobilizare furnizează unui constructor de vehicule un dispozitiv de imobilizare omologat și nemarcat, pentru montarea acestuia de către producătorul respectiv ca și echipament de origine pe un model de vehicul sau pe o gamă de modele de vehicule, producătorul dispozitivului de imobilizare trebuie să furnizeze constructorului de vehicule un număr suficient de copii ale certificatului de conformitate astfel încât producătorul să obțină omologarea vehiculului în conformitate cu punctul 30. din prezentul regulament.

Dacă dispozitivul de imobilizare este alcătuit din componente separate, componenta sau componentele sale principale trebuie să poarte o marcă de referință iar certificatul de conformitate trebuie să cuprindă o listă a mărcilor de referință respective.

Un model al certificatului de conformitate este prezentat în anexa VI la prezentul regulament.

30. OMOLOGAREA UNUI VEHICUL
- 30.1. Se acordă omologarea tipului de vehicul dacă vehiculul prezentat pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament respectă cerințele prevăzute la punctele 31., 32. și 33. de mai jos.
- 30.2. Un număr de omologare este atribuit fiecărui tip de vehicul omologat. Primele două cifre ale numărului (în prezent 01 pentru seria de modificări 01) indică seria de modificări care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de vehicul.
- 30.3. Omologarea sau prelungirea ori refuzul omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament este comunicată părților contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament, printr-o fișă conformă modelului menționat în anexa IV la prezentul regulament.

⁽¹⁾ 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Serbia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (vacant), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 pentru Irlanda, 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia, 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30 (vacant), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (vacant), 34 pentru Bulgaria, 35 (vacant), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (vacant), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (vacant), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările se acordă de către statele membre utilizându-se simbolurile CEE individuale ale acestora), 43 pentru Japonia, 44 (vacant), 45 pentru Australia, 46 pentru Ucraina, 47 pentru Africa de Sud, 48 pentru Noua Zeelandă, 49 pentru Cipru, 50 pentru Malta, 51 pentru Republica Coreea, 52 pentru Malaezia și 53 pentru Thailanda. Numerele următoare se atribuie altor țări în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor reglementări, iar numerele astfel atribuite trebuie comunicate părților contractante ale acordului de Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite.

- 30.4. Pe fiecare vehicul corespunzător unui anumit tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând din:
- 30.4.1. Un cerc care înconjoară litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 30.4.2. Numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de un simbol „A” sau „I” sau „AI”, care indică dacă sistemul a fost omologat în ceea ce privește sistemul său de alarmă sau dispozitivele sale de imobilizare sau o combinație a ambelor sisteme, de o cratimă și de numărul de omologare în dreapta cercului menționat la punctul 30.4.1.
- 30.5. Dacă vehiculul este conform unui tip omologat în aplicarea unuia sau mai multor alte regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în aplicarea prezentului regulament, nu este necesară repetarea simbolului prescris la punctul 30.4.1; în acest caz, regulamentul, numerele de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament se înscriu în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la punctul 30.4.1.
- 30.6. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă și să nu poată fi ștersă.
- 30.7. Marca de omologare este situată lângă sau pe plăcuța cu date a vehiculului, fixată de constructor.
- 30.8. Anexa V la prezentul regulament oferă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.
31. SPECIFICAȚII GENERALE
- 31.1. Trebuie să fie posibilă activarea și dezactivarea dispozitivului de imobilizare în conformitate cu aceste cerințe.
- 31.2. Dacă dispozitivul de imobilizare oferă posibilitatea unei transmisii radio, de exemplu, pentru activare sau dezactivare, dispozitivul trebuie să fie în conformitate cu normele ETSI aplicabile (a se vedea nota de subsol 1, corespunzătoare punctului 5.3.), de exemplu, EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) și EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (inclusiv orice cerințe privind consultanța) Frecvența și puterea maximă de emisie a transmisiilor radio pentru activarea și dezactivarea dispozitivului de imobilizare trebuie să respecte normele CEPT/ERC (a se vedea nota de subsol 2, corespunzătoare punctului 5.3.). Recomandarea 70-03 (17 februarie 2000) privind utilizarea dispozitivelor cu acțiune pe distanțe scurte (a se vedea nota de subsol 3 de la punctul 5.3.).
- 31.3. Dispozitivul de imobilizare și instalarea sa sunt astfel proiectate încât orice vehicul echipat cu acesta continuă să îndeplinească cerințele tehnice.
- 31.4. Dispozitivul de imobilizare nu poate intra în funcțiune atunci când cheia de contact este în poziția de funcționare a motorului, cu excepția următoarelor cazuri:
- (a) vehiculul este echipat sau urmează să fie echipat pentru a funcționa ca ambulanță, ca vehicul destinat pompierilor sau poliției ori

⁽¹⁾ 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Serbia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (vacant), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 pentru Irlanda, 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia, 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30 (vacant), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (vacant), 34 pentru Bulgaria, 35 (vacant), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (vacant), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (vacant), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările se acordă de către statele membre utilizându-se simbolurile CEE individuale ale acestora), 43 pentru Japonia, 44 (vacant), 45 pentru Australia, 46 pentru Ucraina, 47 pentru Africa de Sud, 48 pentru Noua Zeelandă, 49 pentru Cipru, 50 pentru Malta, 51 pentru Republica Coreea, 52 pentru Malaezia și 53 pentru Thailanda. Numerele următoare se atribuie altor țări în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor reglementări, iar numerele astfel atribuite trebuie comunicate părților contractante ale acordului de Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite.

- (b) motorul este destinat
- (i) deplasării unui echipament care face parte din vehicul sau este montat pe acesta în alte scopuri decât conducerea vehiculului sau
 - (ii) menținerii tensiunii bateriilor vehiculului la un nivel necesar deplasării echipamentului sau aparaturii respective

în timp ce vehiculul este imobilizat, cu frâna de staționare acționată. În cazul în care se aplică excepția de mai sus, acest fapt este precizat la punctul 2 din addendumul la documentul informativ (anexa II la prezentul regulament).

- 31.5. Nu este posibilă dezactivarea permanentă a unui dispozitiv de imobilizare.
- 31.6. Dispozitivul de imobilizare este proiectat și construit astfel încât, atunci când este instalat, să nu afecteze funcția proiectată și funcționarea în siguranță ale vehiculului, chiar în cazul unei funcționări defectuoase.
- 31.7. Dispozitivul de imobilizare este proiectat și construit astfel încât, atunci când este instalat pe un vehicul, în conformitate cu instrucțiunile producătorului, să nu poată fi făcut inutilizabil sau distrus în mod rapid și fără să atragă atenția, de exemplu, cu ajutorul unor instrumente, echipamente sau sisteme ieftine, ușor de ascuns, disponibile publicului larg. Înlocuirea unei componente principale sau a unui ansamblu principal pentru a evita dispozitivul de imobilizare este dificilă și necesită timp.
- 31.8. Dispozitivul de imobilizare este proiectat și construit astfel încât, atunci când este instalat în conformitate cu specificațiile constructorului, să poată rezista mediului din vehicul pentru o perioadă de timp rezonabilă (a se vedea punctul 33. pentru încercări). În special proprietățile electrice ale circuitului de bord nu sunt afectate negativ de adăugarea dispozitivului de imobilizare (conexiuni sudate, siguranța contactelor etc.).
- 31.9. Dispozitivul de imobilizare poate fi combinat cu alte sisteme ale vehiculului sau poate fi integrat în acestea (de exemplu, controlul motorului, sisteme de alarmă).
- 31.10. Nu este posibilă împiedicarea acționării frânelor vehiculului de către dispozitivul de imobilizare, cu excepția cazului unui dispozitiv de imobilizare care împiedică acționarea frânelor cu arc comandate pneumatic ⁽¹⁾ și care funcționează astfel încât în condiții de funcționare normale sau în condiții de funcționare defectuoasă, respectă cerințele tehnice din Regulamentul nr. 13, în vigoare la momentul cererii de omologare de tip în conformitate cu prezentul regulament
- Respectarea prezentului punct nu implică nerespectarea de către un dispozitiv de imobilizare care împiedică acționarea frânelor cu arc comandate pneumatic a cerințelor tehnice stabilite în prezentul regulament.
- 31.11. Nu este posibilă funcționarea unui dispozitiv de imobilizare într-un mod în care acesta să acționeze frânele vehiculului.

32. SPECIFICAȚII PARTICULARE

32.1. Gradul de blocare

32.1.1. Dispozitivul de imobilizare este conceput astfel încât să împiedice funcționarea vehiculului pe baza propriei tracțiuni, prin intermediul unuia dintre mijloacele următoare:

32.1.1.1. în cazul echipării după comercializare sau în cazul vehiculelor echipate cu motor diesel, prin dezactivarea a cel puțin două circuite separate ale vehiculului, necesare pentru funcționarea vehiculului pe baza propriei tracțiuni (de exemplu, motorul de pornire, aprinderea, alimentarea cu combustibil, frânele cu arc acționate pneumatic etc.);

⁽¹⁾ Astfel cum este precizat în anexa VIII la Regulamentul nr. 13, modificat.

- 32.1.1.2. prin blocarea prin cod a cel puțin uneia dintre unitățile de control necesare pentru funcționarea vehiculului.
- 32.1.2. Un dispozitiv de imobilizare montat pe un vehicul echipat cu un convertizor catalitic nu determină intrarea de combustibil neurs în sistemul de evacuare.
- 32.2. Fiabilitatea în funcționare
- Fiabilitatea în funcționare este obținută printr-o proiectare adecvată a dispozitivului de imobilizare, luându-se în considerare condițiile specifice de mediu din vehicul (a se vedea punctele 31.8. și 33.).
- 32.3. Siguranța în funcționare
- Se asigură că dispozitivul de imobilizare nu își schimbă starea (activat/dezactivat) în urma oricăreia dintre încercările de la punctul 33.
- 32.4. Activarea dispozitivului de imobilizare
- 32.4.1. Dispozitivul de imobilizare trebuie activat fără o acțiune suplimentară din partea conducătorului auto atunci când acesta părăsește vehiculul sau, cel târziu:
- (a) la rotirea cheii de contact în poziția „0” în contact și la utilizarea unei uși; în plus, dispozitivele de imobilizare care se dezactivează imediat înainte sau în cursul procedurii normale de pornire a vehiculului se pot activa la întreruperea contactului.
- (b) după cel mult 1 minut de la scoaterea cheii din contact.
- 32.4.2. În cazul în care dispozitivul de imobilizare poate fi activat când cheia de contact este în poziția de funcționare a motorului, astfel cum este prevăzut la punctul 31.4, dispozitivul de imobilizare poate fi activat, de asemenea, prin deschiderea ușii conductorului și/sau prin efectuarea unei acțiuni deliberate de către utilizatorul autorizat.
- 32.5. Dezactivarea
- 32.5.1. Dezactivarea se realizează utilizând unul sau mai multe dintre următoarele dispozitive. Se permite utilizarea altor dispozitive cu un nivel de siguranță echivalent și cu performanțe echivalente.
- 32.5.1.1. O tastatură numerică pentru introducerea unui cod care poate fi ales în mod individual, cu cel puțin 10 000 de combinații.
- 32.5.1.2. Sisteme electrice/electronice, de exemplu, telecomenzi, cu cel puțin 50 000 de combinații și care încorporează coduri aleatoare și/sau au un timp minim de căutare de zece zile, de exemplu, maximum 5 000 de combinații în 24 de ore pentru minimum 50 000 de variante.
- 32.5.1.3. În cazul în care dezactivarea se poate efectua cu o telecomandă, dispozitivul de imobilizare trebuie să revină la starea „activat” într-un interval de 5 minute de la dezactivare în cazul în care nu s-a efectuat nicio acțiune suplimentară asupra circuitului de pornire.
- 32.6. Indicatorul de poziție
- 32.6.1. Pentru transmiterea de informații privind starea dispozitivului de imobilizare (activat/dezactivat, schimbare de la activat la dezactivat și invers) este permisă utilizarea indicatoarelor optice în interiorul și exteriorul habitaculului. Intensitatea luminoasă a semnalelor optice instalate în afara habitaculului nu depășește 0,5 cd.

- 32.6.2. Dacă este prevăzută o modalitate de indicare a manevrelor „dinamice” pe termen scurt, precum schimbările de la „activat” la „dezactivat” și invers, aceasta este de natură optică, în conformitate cu punctul 32.6.1. Semnalul optic respectiv poate fi, de asemenea, produs prin funcționarea simultană a lămpilor de direcție și/sau a lămpii(lămpilor) de iluminare a habitaculului, cu condiția ca durata semnalizării optice prin lămpile de direcție să nu depășească 3 secunde.
33. PARAMETRI DE FUNCȚIONARE ȘI CONDIȚII DE ÎNCERCARE
- 33.1. Parametri de funcționare
- Toate componentele dispozitivului de imobilizare sunt conforme cu dispozițiile de la punctul 7 al prezentului regulament.
- Această cerință nu se aplică:
- acelor componente care sunt montate și încercate ca parte a vehiculului, indiferent dacă este montat sau nu un dispozitiv de imobilizare (de exemplu, lămpi) sau
- acelor componente care au fost încercate anterior ca parte a vehiculului și în cazul cărora au fost furnizate documente justificative.
- 33.2. Condiții de încercare
- Toate încercările se desfășoară consecutiv pe un singur dispozitiv de imobilizare. Totuși, la latitudinea autorității responsabile cu încercarea, se pot utiliza alte eșantioane dacă se consideră că acest fapt nu afectează rezultatele celorlalte încercări.
- 33.3. Încercarea de funcționare
- La finalizarea tuturor testelor specificate mai jos, se verifică funcționarea normală a dispozitivului de imobilizare în condițiile normale de încercare specificate la punctul 7.2.1.2 din prezentul regulament. Dacă este cazul, siguranțele pot fi înlocuite înainte de încercare.
- Toate componentele dispozitivului de imobilizare sunt conforme cu recomandările de la punctele 7.2.2-7.2.8 și 7.2.12. din prezentul regulament.
34. INSTRUCȚIUNI
- (punctele 34.1.-34.3. privesc numai instalarea unui sistem după comercializarea vehiculului)
- Fiecare dispozitiv de imobilizare este însoțit de elementele următoare:
- 34.1. Instrucțiuni de instalare
- 34.1.1. Lista vehiculelor și a modelelor de vehicule cărora le este destinat dispozitivul. Această listă poate fi specifică sau generică, de exemplu, „toate automobilele cu motor pe benzină și baterii de 12 V cu borna negativă la masă”.
- 34.1.2. Metoda de instalare ilustrată în fotografii și/sau desene foarte clare.
- 34.1.3. Instrucțiunile de instalare detaliate oferite de furnizor sunt astfel încât, atunci când sunt urmate corect de un instalator competent, să nu fie afectată siguranța și fiabilitatea vehiculului.
- 34.1.4. Instrucțiunile de instalare furnizate identifică cerințele de energie electrică ale dispozitivului de imobilizare și, dacă este cazul, recomandă o baterie cu tensiune mai mare.
- 34.1.5. Furnizorul oferă detalii ale procedurilor de verificare a vehiculului după instalarea dispozitivului. Se acordă o atenție specială caracteristicilor referitoare la securitate.
- 34.2. Un certificat de instalare necompletat, al cărui model este prezentat în anexa VII.

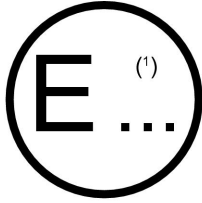
- 34.3. Un avertisment general adresat cumpărătorului dispozitivului de imobilizare, atrăgându-i-se atenția asupra următoarelor elemente:
- 34.3.1. dispozitivul de imobilizare trebuie să fie instalat în conformitate cu instrucțiunile producătorului;
- 34.3.2. se recomandă alegerea unui bun instalator (cumpărătorul poate cere producătorului dispozitivului de imobilizare să indice instalatori autorizați);
- 34.3.3. certificatul de instalare furnizat împreună cu dispozitivul de imobilizare trebuie să fie completat de instalator.
- 34.4. Instrucțiuni de utilizare
- 34.5. Instrucțiuni de întreținere
- 34.6. Un avertisment general privind pericolele efectuării de modificări sau adăugiri la dispozitivul de imobilizare; astfel de modificări sau adăugiri ar anula în mod automat certificatul de instalare menționat la punctul 34.2. de mai sus.
35. MODIFICĂRI ALE TIPULUI DE DISPOZITIV DE IMOBILIZARE SAU ALE TIPULUI DE VEHICUL ȘI PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
- Orice modificare a tipului de dispozitiv de imobilizare este comunicată serviciului administrativ care a omologat tipul respectiv de dispozitiv de imobilizare.
- Acest serviciu poate:
- (a) să considere că este puțin probabil ca modificările făcute să aibă un efect negativ considerabil și că, în orice caz, dispozitivul de imobilizare sau vehiculul respectă încă cerințele ori
- (b) să solicite din partea serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor un alt raport de încercare pentru unele dintre încercări sau pentru toate încercările descrise la punctele 31., 32. și 33. din prezentul regulament.
- Confirmarea sau respingerea omologării, cu precizarea modificării, se comunică prin procedura specificată la punctul 29,3. de mai sus părților contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament.
- Autoritatea competentă care acordă prelungirea omologării trebuie să aloce un număr de serie fiecărui formular de comunicare redactat în scopul unei astfel de prelungiri.
36. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- Procedurile de asigurare a conformității producției trebuie să fie în conformitate cu cele stipulate în acord, apendicele 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu următoarele precizări:
- 36.1. Fiecare dispozitiv de imobilizare sau vehicul omologat, în temeiul prezentului regulament, în privința dispozitivului său de imobilizare trebuie fabricat astfel încât să corespundă tipului omologat, prin respectarea cerințelor stabilite la punctele 31., 32. și 33. de mai sus.
- 36.2. Autoritatea care a acordat omologarea poate verifica oricând metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări este de o dată la doi ani.
37. SANCTIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 37.1. Omologarea acordată pentru un tip de dispozitiv de imobilizare sau pentru un tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care nu sunt respectate cerințele stabilite la punctul 36.
- 37.2. În cazul în care o parte contractantă a acordului care aplică prezentul regulament reține o omologare acordată anterior, partea respectivă anunță de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, printr-un formular conform cu modelele din anexa III și anexa IV la prezentul regulament.

38. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care posesorul unei omologări încetează complet fabricarea unui tip de dispozitiv de imobilizare sau a unui tip de vehicul omologate în conformitate cu prezentul regulament, acesta va informa autoritatea care a acordat omologarea asupra acestui fapt.
- La primirea notificării corespunzătoare, autoritatea în cauză informează celelalte părți contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament, prin intermediul unui formular conform cu modelul din anexa IV la prezentul regulament.
39. DISPOZIȚII TRANZITORII
- 39.1. **Omologarea de tip a unui dispozitiv de imobilizare**
- 39.1.1. La 36 de luni de la data intrării în vigoare a suplimentului 4 la seria 01 de modificări, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări numai în condițiile în care tipul de vehicul care urmează să fie omologat îndeplinește cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 4 la seria 01 de modificări.
- 39.1.2. Părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să acorde omologări acelor tipuri de componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele versiunii originale a prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin orice serie anterioară de modificări, cu condiția ca unitatea tehnică separată sau componenta să fie destinate utilizării ca piese de schimb pentru echiparea pe vehicule aflate în circulație și care din punct de vedere tehnic nu ar putea fi echipate cu o componentă sau o unitate tehnică separată care respectă cerințele stabilite în prezentul regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 4 la seria 01 de modificări.
- 39.2. **Omologarea unui tip de vehicul**
- 39.2.1. La 36 luni de la data intrării în vigoare a suplimentului 4 la seria 01 de modificări, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări numai dacă tipul de vehicul care urmează să fie omologat îndeplinește cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 4 la seria 01 de modificări.
40. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile contractante ale acordului care face obiectul prezentului regulament comunică Secretariatului General al Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea testelor de omologare, precum și cele ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora urmează să le fie trimise formulare care atestă omologarea sau prelungirea ori respingerea omologării emise în alte țări.
-

ANEXA I

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



privind: (2)

ACORDAREA OMOLOGĂRII
 PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
 REFUZUL OMOLOGĂRII
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

eliberată de: Numele autorității publice:

.....

unui tip de sistem de alarmă pentru vehicule (SAV) în temeiul Părții I din Regulamentul nr. 97

Nr. de omologare:

Nr. de prelungire:

1. Denumirea comercială sau marca SAV:
2. Tip de SAV:
3. Denumirea și adresa producătorului:
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului producătorului:
5. Scurtă descriere a SAV și a dispozitivului de imobilizare (dacă este cazul):
6. Tip de vehicul pe care a fost încercat SAV:
7. Sistem prezentat pentru omologare la data de:
8. Serviciul tehnic responsabil cu încercările de omologare:
9. Data raportului eliberat de serviciul respectiv:
10. Numărul raportului eliberat de serviciul respectiv:
11. Omologarea a fost acordată/refuzată/prelungită/retrasă (2)
12. Motivul (motivele) prelungirii omologării:
13. Dacă este cazul, amplasamentul mărcii (mărcilor) de omologare pe componentele principale:
14. Locul:
15. Data:
16. Semnătura:
17. Următoarele documente, având numărul de omologare arătat mai sus, sunt anexate la prezenta comunicare:

lista de componente, identificate în mod corespunzător, care alcătuiesc SAV;

lista formularelor transmise serviciului administrativ care a acordat omologarea de tip, listă care poate fi obținută la cerere.

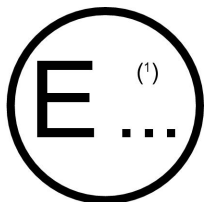
(1) Numărul de identificare al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile de omologare din prezentul regulament).

(2) Tăiați mențiunile inutile.

ANEXA II

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

privind: ⁽²⁾

ACORDAREA OMOLOGĂRII
 PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
 REFUZUL OMOLOGĂRII
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

eliberată de: Numele autorității publice:

.....

unui tip de vehicul cu privire la sistemul său de alarmă în temeiul Părții II din Regulamentul nr. 97

Nr. de omologare:

Nr. de prelungire:

1. Denumirea comercială sau marca vehiculului:
2. Tipul vehiculului:
3. Denumirea și adresa producătorului:
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului producătorului:
5. Scurtă descriere:
6. Vehicul prezentat pentru omologare la data de:
7. Serviciul tehnic responsabil cu încercările de omologare:
8. Data raportului eliberat de serviciul respectiv:
9. Numărul raportului eliberat de serviciul respectiv:
10. Omologarea a fost acordată/refuzată/prelungită/retrasă ⁽²⁾
11. Motivul (motivele) prelungirii omologării:
12. Amplasamentul pe vehicul al mărcii de omologare:
13. Locul:
14. Data:
15. Semnătura:
16. Următoarele documente, având numărul de omologare arătat mai sus, sunt anexate la prezenta comunicare:

o listă a componentelor, pentru identificarea dispozitivelor de imobilizare care pot fi instalate pe tipul de vehicul;

lista formularelor transmise serviciului administrativ care a acordat omologarea de tip, listă care poate fi obținută la cerere.

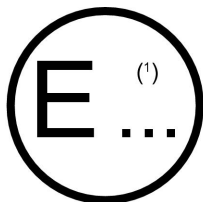
(1) Numărul de identificare al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile de omologare din prezentul regulament).

(2) Tăiați mențiunile inutile.

ANEXA III

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

privind: ⁽²⁾

ACORDAREA OMOLOGĂRII
 PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
 REFUZUL OMOLOGĂRII
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

eliberată de: Numele autorității publice:

.....

unui tip de dispozitiv de imobilizare în temeiul Părții III din Regulamentul nr. 97

Nr. de omologare: Nr. de prelungire:

1. Marca sau denumirea comercială a dispozitivului de imobilizare:
2. Tipul dispozitivului de imobilizare:
3. Denumirea și adresa producătorului:
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului producătorului:
5. Scurtă descriere a dispozitivului de imobilizare:
6. Tipuri de vehicule pe care a fost încercat dispozitivul de imobilizare:
7. Tipul (tipurile) de vehicul (vehicule) pe care se intenționează montarea dispozitivului de imobilizare:
8. Sistem prezentat pentru omologare la data de:
9. Serviciul tehnic responsabil cu încercările de omologare:
10. Data raportului eliberat de serviciul respectiv:
11. Numărul raportului eliberat de serviciul respectiv:
12. Omologarea a fost acordată/prelungită/refuzată/retrasă ⁽²⁾
13. Motivul (motivele) prelungirii omologării:
14. Dacă este cazul, amplasamentul mărcii (mărcilor) de omologare pe componentele principale:
15. Locul:
16. Data:
17. Semnătura:
18. Următoarele documente, având numărul de omologare arătat mai sus, sunt anexate la prezenta comunicare:

lista de componente, identificate în mod corespunzător, care alcătuiesc dispozitivul de imobilizare;

lista formularelor transmise serviciului administrativ care a acordat omologarea de tip, listă care poate fi obținută la cerere.

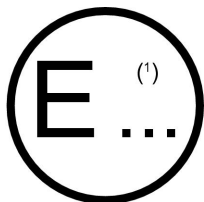
⁽¹⁾ Numărul de identificare al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile de omologare din prezentul regulament).

⁽²⁾ Tăiați mențiunile inutile.

ANEXA IV

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

privind: ⁽²⁾

ACORDAREA OMOLOGĂRII
 PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
 REFUZUL OMOLOGĂRII
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

eliberată de: Numele autorității publice:

.....

unui tip de vehicul cu privire la dispozitivul său de imobilizare în temeiul Părții III din Regulamentul nr. 97

Nr. de omologare:

Nr. de prelungire:

1. Denumirea comercială sau marca vehiculului:
2. Tipul vehiculului:
3. Denumirea și adresa producătorului:
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului producătorului:
5. Scurtă descriere:
6. Vehicul prezentat pentru omologare la data de:
7. Serviciul tehnic responsabil cu încercările de omologare:
8. Data raportului eliberat de serviciul respectiv:
9. Numărul raportului eliberat de serviciul respectiv:
10. Omologarea a fost acordată/prelungită/refuzată/retrasă ⁽²⁾
11. Motivul (motivele) prelungirii omologării:
12. Amplasamentul pe vehicul al mărcii de omologare:
13. Locul:
14. Data:
15. Semnătura:
16. Următoarele documente, având numărul de omologare arătat mai sus, sunt anexate la prezenta comunicare:

scurtă descriere a dispozitivului (dispozitivelor) de imobilizare și a componentei (componentelor) vehiculului asupra căreia (căror) acționează:

lista formularelor transmise serviciului administrativ care a acordat omologarea de tip, listă care poate fi obținută la cerere.

(¹) Numărul de identificare al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile de omologare din prezentul regulament).

(²) Tăiați mențiunile inutile.

ANEXA V

EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

Exemplul A

Figura 1

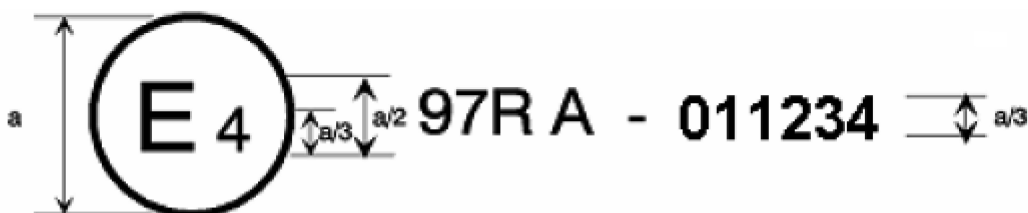
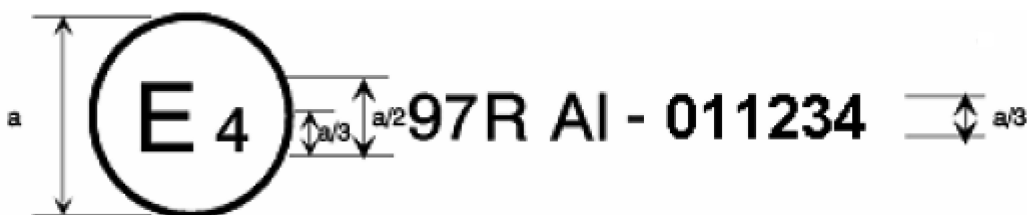


Figura 2



Figura 3



a = min. 8 mm

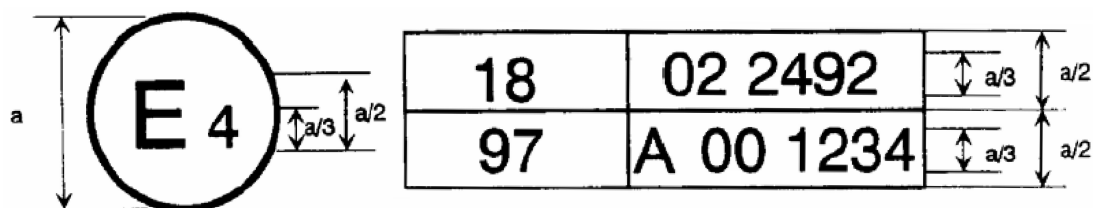
Marca de omologare de mai sus (figura 1) aplicată pe un vehicul sau pe un SAV arată că tipul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4) în temeiul Regulamentului nr. 97, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări, având numărul de omologare 011234.

Marca de omologare de mai sus (figura 2) aplicată pe un vehicul sau pe un dispozitiv de imobilizare arată că tipul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4) în temeiul Regulamentului nr. 97, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări, având numărul de omologare 011234.

Marca de omologare de mai sus (figura 3) aplicată pe un vehicul sau pe un SAV și pe un dispozitiv de imobilizare arată că tipul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4) în temeiul Regulamentului nr. 97, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări, având numărul de omologare 011234.

Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 97, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări.

Exemplul B



a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, amplasată pe un vehicul, arată că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4) în temeiul Regulamentelor nr. 18 (*) și nr. 97.

Primele două cifre din numărul omologării indică faptul că, la datele când omologările în cauză au fost acordate, Regulamentul Nr. 18 includea seria 02 de amendamente, iar Regulamentul Nr. 97 includea seria 01 de amendamente.

(*) Cel de-al doilea număr este oferit doar cu titlu de exemplu.

ANEXA VI

MODEL DE CERTIFICAT DE CONFORMITATE

Subsemnatul,

(nume și prenume)

Certific faptul că sistemul de alarmă pentru vehicule/dispozitivul de imobilizare ⁽¹⁾ de mai jos:

Marca:

Tipul:

este integral în conformitate cu tipul omologat

în: la:

(locul omologării)

(data)

astfel cum este descris în formularul de comunicare cu numărul de omologare

Identificarea componentei sau componentelor principale:

Componentă: Marcaj:

.....

.....

.....

.....

Întocmit la: la:

Adresa completă și ștampila producătorului:

.....

.....

Semnătura: (a se specifica funcția)

⁽¹⁾ Tăiați mențiunile inutile.

ANEXA VII

MODEL DE CERTIFICAT DE INSTALARE

Subsemnatul,
instalator profesionist, certific că instalarea sistemului de alarmă pentru vehicule descris mai jos, a fost realizată de mine în conformitate cu instrucțiunile de montare furnizate de fabricantul sistemului.

Descrierea vehiculului

Marca:

Tipul:

Numărul de serie:

Numărul de înmatriculare:

Descrierea sistemului de alarmă pentru vehicule/dispozitivului de imobilizare ⁽¹⁾

Marca:

Tipul:

Numărul de omologare:

Întocmit la: la:

Adresa completă și ștampila producătorului:

.....

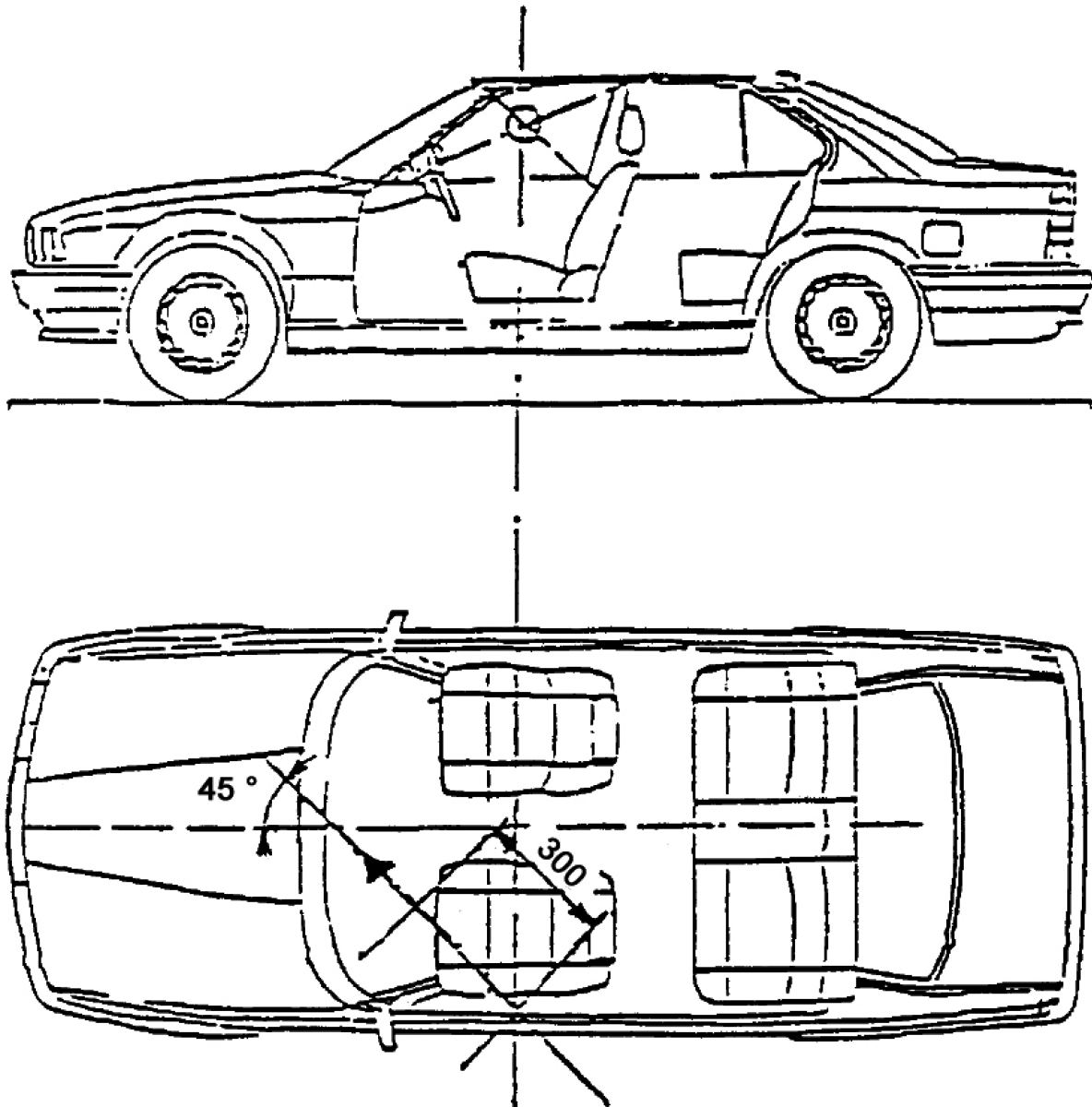
Semnătura: (a se specifica funcția)

(¹) Tăiați mențiunile inutile.

ANEXA VIII

PUNCTELE 7.2.11. ȘI 19.

Încercarea sistemelor de protecție a habitacului



ANEXA IX

COMPATIBILITATEA ELECTROMAGNETICĂ

Notă: Pentru testarea compatibilității electromagnetice se utilizează punctul 1. sau punctul 2., în funcție de instalațiile de testare.

1. METODA ISO

Imunitatea împotriva perturbațiilor conduse de-a lungul liniilor de alimentare.

Liniilor de alimentare, precum și altor conexiuni ale SAV/SA care pot fi conectate în mod funcțional la liniile de alimentare, li se aplică impulsurile de test nr. 1, 2, 3a, 3b, 4 și 5 în conformitate cu standardul internațional ISO 7637-1:1990.

SAV/SA în starea „dezactivat”

Se aplică impulsurile de test nr. 1-5 cu un grad de severitate III. Starea funcțională necesară este A pentru toate impulsurile de încercare aplicate.

SAV/SA în starea „dezactivat”

Se aplică impulsurile de test nr. 1-5. Starea funcțională necesară pentru toate impulsurile de test aplicate este precizată în tabelul 1.

Tabelul 1

Severitatea/starea funcțională (pentru liniile de alimentare)

Numărul impulsului de test	Nivelul testului	Starea funcțională
1	III	C
2	III	A
3a	III	C
3b	III	A
4	III	B
4	I	A
5	III	A

Imunitatea împotriva perturbației cuplate pe liniile de semnal

Cablurile neconectate la liniile de alimentare (de exemplu, liniile de semnal) se testează în conformitate cu partea 3 din standardul internațional ISO/DIS 7637:1993. Starea funcțională necesară pentru toate impulsurile de test aplicate este precizată în tabelul 2.

Tabelul 2

Nivelul testului/starea funcțională (pentru liniile de semnal)

Numărul impulsului de test	Nivelul testului	Starea funcțională
3a	III	C
3b	III	A

Imunitatea împotriva perturbațiilor radiate de înaltă frecvență

Testarea imunității unui SAV/SA instalat pe un vehicul trebuie efectuată în conformitate cu dispozițiile din seria 02 de modificări din Regulamentul nr. 10 și cu metodele de testare descrise în anexa VI, în cazul vehiculelor, și în anexa IX în cazul unei unități tehnice separate.

Perturbațiile electrice generate de descărcări electrostatice

Imunitatea împotriva perturbațiilor electrice se testează în conformitate cu raportul tehnic ISO/TR 10605-1993.

Emisia radiată

Testele se efectuează în conformitate cu dispozițiile din seria 02 de modificări din Regulamentul nr. 10 și cu metodele de testare descrise în anexele IV și V, în cazul vehiculelor, respectiv în anexele VII și VIII, în cazul unei unități tehnice separate.

2. METODA IEC

Câmpul electromagnetic

SAV/SA este supus testului de bază. Sistemul este supus testului cu câmp electromagnetic descris în testul A-13 din publicația IEC 839-1-3-1998, gama de frecvențe fiind cuprinsă între 20 și 1 000 Mhz, iar intensitatea câmpului fiind de 30 V/m.

De asemenea, SAV/SA este supus testelor privind perturbațiile electrice tranzitorii conduse și cuplate, descrise, după caz, în părțile 1:1990, 2:1990 și 3:1993 din standardul internațional ISO 7637.

Interferența electrică generată de descărcări electrostatice

SAV/SA este supus testului de bază. Sistemul este supus testului privind imunitatea împotriva descărcărilor electrostatice, astfel cum este descris în EN 61000-4-2 sau în ISO/TR 10605-1993, la alegerea producătorului.

Emisiile radiate

SAV/SA este supus testării privind eliminarea interferenței frecvențelor radio în conformitate cu dispozițiile din seria 02 de modificări din Regulamentul nr. 10 și cu metodele de testare descrise în anexele IV și V, în cazul vehiculelor, respectiv în anexele VII și VIII, în cazul unei unități tehnice separate.

ANEXA X

SPECIFICAȚII PRIVIND ÎNTRERUPĂTOARELE CU CHEIE MECANICĂ

1. Cilindrul întrerupătorului cu cheie nu iese în afară din carcasă cu mai mult de 1 mm, iar partea care iese în afară este conică.
 2. Îmbinarea dintre centrul cilindrului și carcasa cilindrului poate rezista unei forțe de tracțiune de 600 N și unui cuplu de 25 Nm.
 3. Întrerupătorul cu cheie este prevăzut cu un dispozitiv de împiedicare a perforării cilindrului.
 4. Profilul cheii permite cel puțin 1 000 de combinații efective.
 5. Întrerupătorul cu cheie nu poate funcționa cu o cheie care diferă printr-o singură combinație de cheia prevăzută pentru întrerupătorul respectiv.
 6. Gaura cheii unui întrerupător exterior cu cheie este protejată împotriva prafului și/sau apei printr-un capac sau alt element.
-

Doar textele originale CEE/ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Statutul și data intrării în vigoare ale prezentului Regulament trebuie verificate în versiunea cea mai recentă a actului TRANS/WP.29/343 privind statutul CEE/ONU, disponibil pe site-ul internet: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>.

Regulamentul nr. 102 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea:

I. unui dispozitiv de cuplare strânsă (DCS)

II. vehiculelor relativ la montarea unui tip omologat de DCS

Data intrării în vigoare: 13 decembrie 1996

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniu de aplicare
2. Definiții

SECȚIUNEA I

3. Cerere de omologare
4. Omologare
5. Specificații
6. Modificări ale tipului de DCS și extinderea omologării
7. Conformitatea producției
8. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
9. Încetarea definitivă a producției
10. Nume și adrese ale serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea testelor de omologare și ale departamentelor administrative

SECȚIUNEA II

11. Cerere de omologare
12. Omologare
13. Cerințe privind montarea unui DCS de tip omologat
14. Modificări ale tipului de vehicul și extinderea omologării
15. Conformitatea producției
16. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
17. Încetarea definitivă a producției
18. Nume și adrese ale serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea testelor de omologare și ale departamentelor administrative

ANEXE

- Anexa I — Comunicare (Secțiunea I)
Anexa II — Comunicare (Secțiunea II)
Anexa III — Exemplu de marcă de omologare
Anexa IV — Cerințe relative la teste și la performanță

1. DOMENIU DE APLICARE
- 1.1. Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile N₂, N₃, O₃ și O₄.
2. DEFINIȚII
- 2.1. În sensul prezentului regulament:
 - 2.1.1. „Dispozitiv de cuplare strânsă (DCS)” înseamnă un dispozitiv care prevede în mod automat un spațiu suficient între corpurile vehiculelor tractor și cele ale remorcilor în cazul în care este nevoie de o distanță suplimentară pentru deplasarea unghiulară dintre acestea. Dispozitivele de cuplare care nu dispun de efect de ajustare în lungime și/sau în unghiuri nu sunt vizate de prezentul regulament;
 - 2.1.2. „Omologarea unui dispozitiv” se referă la omologarea unui tip de dispozitiv de cuplare strânsă în conformitate cu cerințele stabilite în Secțiunea I de mai jos;
 - 2.1.3. „Omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui vehicul relativ la montajul unui dispozitiv de cuplare strânsă omologat;
 - 2.1.4. „Tip de vehicul” se referă la vehicule care nu prezintă între ele diferențe esențiale cu privire la:
 - 2.1.4.1. marca și tipul dispozitivului de cuplare strânsă;
 - 2.1.4.2. lungimea și lățimea vehiculului;
 - 2.1.4.3. masa vehiculului;
 - 2.1.4.4. punctele de fixare ale dispozitivului de cuplare strânsă;
 - 2.1.4.5. descrierea vehiculului (de exemplu: camion, tractor, remorcă, semi-remorcă, remorcă cu osie mediană);
 - 2.1.4.6. mecanismul de direcție (de ex.: mecanismul de direcție auxiliar, mecanismul de direcție al remorcii).
 - 2.1.5. „Tip de dispozitiv de cuplare strânsă” se referă la dispozitive care nu prezintă între ele diferențe esențiale cu privire la:
 - 2.1.5.1. marca și tipul dispozitivului;
 - 2.1.5.2. principiul de funcționare;
 - 2.1.5.3. mijlocul de fixare pe vehicule;
 - 2.1.5.4. dimensiunile generale în extensie minimă și maximă;
 - 2.1.5.5. limitele unghiurilor de funcționare;
 - 2.1.5.6. caracteristicile cinematice relative la unghiurile de articulare.
 - 2.1.6. „Procedeu automat de cuplare” Un procedeu de cuplare este automat dacă deplasarea vehiculului tractor înapoi către remorcă este suficientă pentru a determina cuplarea totală și corectă și pentru a o asigura în mod automat, precum și pentru a indica declanșarea dispozitivelor de securitate fără nicio intervenție exterioară.

SECȚIUNEA I

OMOLOGAREA UNUI DISPOZITIV DE CUPLARE STRÂNSĂ (DCS)

3. CERERE DE OMOLOGARE
- 3.1. Cererea de omologare a unui dispozitiv de cuplare strânsă (DCS) va fi înaintată de către fabricantul dispozitivului sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.

- 3.2. Aceasta este însoțită de:
- 3.2.1. O descriere detaliată și planurile la scară normală ale DCS și ale metodei de instalare, în trei exemplare. Documentele prezentate trebuie să indice în mod corespunzător autorității competente faptul că DCS va funcționa de manieră fiabilă și sigură.
- 3.2.2. O mostră din tipul de DCS ce urmează a fi omologat;
- 3.2.3. Un ansamblu de vehicule de cea mai proastă condiție, echipate cu tipul de DCS care urmează a fi omologat, va fi selecționat în colaborare cu serviciul tehnic responsabil de efectuarea testelor de omologare, ținând seama de aspecte cum sunt suspensia, masa și dimensiunile maxime permise, baza roților, numărul și poziția osiilor și pozițiile extreme ale dispozitivului de cuplare strânsă. Se vor furniza mai multe ansambluri de vehicule, în funcție de cererile serviciului tehnic.
- 3.3. Autoritatea competentă trebuie să verifice dacă există condiții corespunzătoare pentru asigurarea efectuării unui control eficient al conformității producției înainte de a fi acordată omologarea de tip.
4. OMOLOGARE
- 4.1. Toate părțile solicitate pentru instalarea și acționarea în condiții de siguranță a unui dispozitiv de cuplare strânsă (de exemplu: părți supuse remorcării și/sau forțelor de direcție fixate pe șasiul vehiculului tractor sau al remorcii, și sistemele de control) fac obiectul unei omologări de tip.
- 4.2. Se acordă omologarea tipului de DCS dacă dispozitivul de cuplare strânsă prezentat pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament respectă cerințele prevăzute la paragraful 5 de mai jos.
- 4.3. Un număr de omologare este atribuit fiecărui tip de dispozitiv omologat. Primele două cifre ale acestuia (00 pentru regulamentul în forma sa actuală) indică seria de modificări care includ cele mai recente modificări tehnice semnificative aduse regulamentului, la data eliberării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de DCS.
- 4.4. Notificarea privind omologarea sau extinderea, sau refuzul omologării unui tip de DCS în conformitate cu prezentul regulament este comunicată părților contractante care aplică prezentul regulament, printr-o fișă conformă modelului menționat în anexa 1 la prezentul regulament.
- 4.5. Pe fiecare DCS corespunzător unui anumit tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se fixează solid, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, specificat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând din:
- 4.5.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul specific țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 4.5.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare la dreapta cercului prevăzut la paragraful 4.5.1.

⁽¹⁾ 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Iugoslavia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (vacant), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 (vacant), 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia, 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30-36 (vacant) și 37 pentru Turcia. Numerele ulterioare se acordă altor țări în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau semnează Acordul privind recunoașterea reciprocă a omologării echipamentelor și componentelor autovehiculelor, iar numerele astfel acordate se comunică de către Secretarul general al Națiunilor Unite părților contractante ale acordului.

- 4.6. Marca de omologare este lizibilă și indelebilă.
- 4.7. Anexa 3 la prezentul regulament oferă exemple de mărci de omologare.
5. SPECIFICAȚII
- 5.1. Generalități
- 5.1.1. Dispozitivul de cuplare strânsă va fi conceput, construit și asamblat de așa manieră încât un vehicul echipat cu DCS să fie conform cu cerințele prezentului regulament în condiții normale de utilizare a drumurilor. Dispozitivele de cuplare propriu-zise trebuie să fie conforme cerințelor tehnice ale Regulamentului nr. 55. Se vor lua în considerare forțele adiționale care ar putea fi produse de dispozitivele asamblate în curs de funcționare.
- 5.1.2. Acționarea DCS va fi automată. Chiar și mișcarea contrară a combinației de cuplare strânsă trebuie să fie posibilă fără nicio acționare manuală a DCS.
- 5.1.3. ⁽¹⁾ Mai ales, DCS va fi conceput, construit și asamblat astfel încât să reziste la orice formă de presiune, coroziune sau îmbătrânire la care ar putea fi expus (de ex.: vibrații, umiditate, temperaturi extreme).
- 5.1.4. DCS va permite vehiculelor să se deplaseze în linie dreaptă pe un drum neted, fără ca să se aplice vreun efort anormal mecanismului de direcție, fie înainte fie înapoi.
- 5.1.5. Eșecuri ale sistemului
- 5.1.5.1. Orice eșec al sistemului de alimentare cu energie și/sau al sistemului de comandă al DCS, în timpul deplasării vehiculului, va determina extinderea cuplării și rămânerea lui în această poziție. Separarea vehiculului tractor de remorcă trebuie să fie prevenită prin mijloace mecanice în orice condiții de utilizare.
- 5.1.5.2. Orice eșec al sistemului de alimentare cu energie și/sau al sistemului de comandă trebuie să fie indicat șoferului printr-un semnal acustic sau optic.
- 5.1.6. În caz de staționare a vehiculului, nu trebuie să se producă nicio mișcare necontrolată a DCS, indiferent de circumstanțe, inclusiv în cazul parcării îndelungate în pantă.
- 5.1.7. Mișcările ne-automate ale DCS pot fi posibile numai atunci când vehiculul tractor staționează. O indicație de utilizare a frânelor de parcare ale vehiculului tractor va fi afișată în permanență pe unitatea de comandă.
- 5.1.7.1. Această operație va fi efectuată cu ajutorul unei unități de comandă dublă.
- 5.1.7.2. Unitatea de comandă respectivă trebuie să fie instalată în afara cabinei șoferului și poziționată astfel încât operatorul să nu se aplece în pericol din cauza deplasării remorcii și să poată supraveghea dintr-o privire zona periculoasă dintre vehicule.
- 5.1.7.3. Nu trebuie să existe posibilitatea blocării unității de comandă în poziție de funcționare sau a acționării acesteia în mod neintenționat.
- 5.1.7.4. Deplasarea remorcii se va efectua fără zdruncinări, la o viteză mai mică de 50 mm/secundă.
- 5.1.7.5. Deblocarea unei comenzi trebuie să oprească imediat deplasarea.

⁽¹⁾ Până la convenirea de proceduri uniforme de testare, producătorii furnizează serviciilor tehnice procedurile proprii de testare și rezultatele acestora.

- 5.1.8. Deplasarea înainte a vehiculului tractor nu trebuie să producă deplasarea înapoi a remorcii față de suprafața drumului.

Deplasarea de maximum 30 mm înapoi a remorcii este permisă doar pentru a porni și a ambreia motorul.

- 5.1.9. DCS trebuie să revină la cea mai scurtă poziție a sa normală de funcționare pe direcția de înaintare, după deplasarea unghiulară relativă dintre vehiculul tractor și remorcă, în conformitate cu anexa IV.

- 5.1.10. Acționarea DCS nu trebuie să interfereze cu stabilitatea dinamică a ansamblului. Această cerință va fi verificată în timpul testelor descrise la anexa IV.

- 5.1.11. DCS va fi proiectat astfel încât să permită cuplarea sau decuplarea vehiculelor. Toate operațiile de cuplare vor fi automate, inclusiv comenzile mecanice și părțile remorcate și/sau forțele de direcție. Angrenarea corectă a sistemului de blocare pozitivă trebuie să fie indicată sau vizibilă cu ușurință din partea vehiculului situată alături de dispozitivul de cuplare. În caz contrar, se instalează un indicator la distanță în cabina șoferului. Cuplarea manuală a circuitelor de comandă și de alimentare cu energie este permisă cu condiția ca elementele de conexiune să fie ușor accesibile din poziție ridicată iar ansamblul să poată fi condus în condiții de securitate, fără ca aceste circuite să fie conectate.

- 5.1.12. Atunci când este cuplat, DCS trebuie să provoace el însuși următoarea deplasare unghiulară:

	Remorcă integrală	Remorcă cu osie centrală	Semiremorcă
horizontal	± 60°	± 90°	± 90°
vertical	± 20°	± 15°	± 12°
axial	± 15°	± 15°	—

- 5.1.13. Pentru dispozitivele de cuplare strânsă hidraulice sau pneumatice, un semnal optic va indica faptul că DCS este pe punctul de a ajunge la extensia sa maximă. Acest semnal poate fi identic semnalelor optice menționate în paragraful 5.1.5.2.

- 5.1.14. DCS va fi proiectat astfel încât, dacă cuplarea vehiculului tractor cu remorca se face la un unghi diferit de cel existent, atunci când acestea nu sunt cuplate, să nu aibă loc deplasări neintenționate ale remorcii sau erori de funcționare ale DCS.

- 5.1.15. O plăcuță menționând masa maximă a vehiculului tractor și a remorcii, toate punctele de lubrifiere și frecvența lubrifierii va fi fixată astfel încât să fie vizibilă în mod clar chiar și atunci când remorca este cuplată.

- 5.2. Teste

Testele ce urmează să fie efectuate asupra DCS în vederea omologării sunt descrise în anexa IV la prezentul regulament.

6. MODIFICĂRI ALE TIPULUI DE DCS ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII

- 6.1. Orice modificare a tipului de DCS se comunică serviciului administrativ care a omologat tipul de DCS. Acest serviciu poate în acest caz fie:

- 6.1.1. să considere că este puțin probabil ca modificările făcute să aibă un efect negativ considerabil și că respectivul dispozitiv se conformează în continuare cerințelor; sau

- 6.1.2. să solicite un raport suplimentar de testare de la serviciul tehnic responsabil cu efectuarea testelor.
- 6.2. Confirmarea sau respingerea omologării, specificându-se modificarea, se comunică părților contractante care aplică prezentul regulament prin procedura specificată la paragraful 4.3. de mai sus.
- 6.3. Autoritatea competentă care emite o prelungire a omologării va alocă un număr de serie pentru o astfel de prelungire și va informa referitor la aceasta celelalte părți participante la Acordul din 1958 care pun în aplicare prezentul regulament, prin intermediul unui formular de comunicare în conformitate cu modelul din anexa I la prezentul regulament.
7. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 7.1. Fiecare DCS omologat în temeiul prezentului regulament trebuie să fie astfel construit încât să corespundă tipului omologat și să respecte cerințele prevăzute la paragraful 5 de mai sus.
- 7.2. Pentru a verifica îndeplinirea cerințelor prevăzute la paragraful 7.1., trebuie efectuate verificări adecvate ale producției.
- 7.3. Posesorul omologării are, în mod deosebit, următoarele obligații:
- 7.3.1. să asigure existența procedurilor pentru controlul eficient al calității produselor;
- 7.3.2. să aibă acces la echipamentul de control necesar verificării conformității pentru fiecare tip aprobat;
- 7.3.3. să se asigure că rezultatele testărilor sunt înregistrate și că documentele respective rămân disponibile pentru o perioadă care urmează a fi stabilită de comun acord cu serviciul administrativ;
- 7.3.4. să analizeze rezultatele fiecărui tip de test pentru a verifica și a asigura stabilitatea caracteristicilor produsului, ținând cont de variațiile producției industriale;
- 7.3.5. să se asigure că fiecare tip de produs este supus unui număr suficient de controale și de teste, în conformitate cu procedurile adoptate de comun acord cu autoritatea competentă;
- 7.3.6. să se asigure că orice prelevare de eșantioane sau părți care dovedește neconformitatea în cadrul respectivului tip de test este urmată de o nouă eșantionare și de teste suplimentare. Trebuie să fie luate toate măsurile necesare restabilirii conformității producției.
- 7.4. Autoritatea competentă care a acordat omologarea poate, în orice moment, să verifice metodele de control al conformității aplicate fiecărei unități de producție.
- 7.4.1. Cu ocazia fiecărei inspecții, se prezintă inspectorului extern procesele-verbale de testare și de supraveghere a producției.
- 7.4.2. Acesta din urmă poate selecționa la întâmplare eșantioane care să fie testate în laboratorul producătorului. Numărul minim de eșantioane poate fi determinat în funcție de rezultatele propriilor controale ale producătorului.
- 7.4.3. Atunci când nivelul calitativ pare nesatisfăcător sau când pare necesară verificarea validității testelor realizate în conformitate cu paragraful 7.4.2. de mai sus, inspectorul selectează mostre care să fie trimise serviciului tehnic care a condus testele de omologare a tipului.
- 7.4.4. Autoritatea competentă poate proceda la efectuarea oricărui test prevăzut în prezentul regulament.
- 7.4.5. Frecvența normală a inspecțiilor autorizate de către autoritatea competentă este de o inspecție la doi ani. În cazul în care rezultatele unei inspecții sunt negative, autoritatea competentă trebuie să se asigure că s-au luat toate măsurile pentru restabilirea, în cel mai scurt timp, a conformității producției.

8. SANȚIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 8.1. Omologarea acordată unui tip de DCS în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă dacă nu se respectă cerințele prevăzute la paragraful 5 de mai sus.
- 8.2. În cazul în care o parte contractantă a Acordului din 1958, care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, partea respectivă anunță de îndată celelalte părți ale acordului care aplică prezentul regulament, printr-un formular de comunicare, conform cu modelul din anexa I la prezentul regulament.
9. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- 9.1. Dacă deținătorul unei omologări încetează definitiv producția unui tip de DCS omologat conform prezentului regulament, acesta informează în acest sens autoritatea care a acordat omologarea, care la rândul ei va informa celelalte părți ale Acordului din 1958 care aplică prezentul regulament, printr-un formular de comunicare, conform cu modelul din anexa I la prezentul regulament.
10. NUME ȘI ADRESE ALE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU TESTELE DE OMOLOGARE ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- 10.1. Părțile participante la Acordul din 1958 care pun în aplicare prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite numele și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea testelor de omologare și ale serviciilor administrative care acordă omologarea și cărora le vor fi trimise fișele care atestă omologarea, prelungirea, refuzul, retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției, emise în alte țări.

SECȚIUNEA II

OMOLOGAREA VEHICULELOR CU PRIVIRE LA MONTAREA UNUI TIP OMOLOGAT DE DCS

11. CERERE DE OMOLOGARE
- 11.1. Cererea de omologare de tip a unui vehicul cu privire la montarea unui DCS de tip omologat se înaintează de către constructorul vehiculului sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.
- 11.2. Cererea trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos în trei exemplare și de următoarele date:
- 11.3. o descriere detaliată a tipului de vehicul și a pieselor vehiculului conectate la DCS, inclusiv un desen dimensionat al punctelor de fixare, precum și informațiile și documentele menționate la anexa II.
- 11.4. De asemenea, la cererea autorității competente, se pune la dispoziție fișa de comunicare a omologării de tip (a se vedea anexa I la prezentul regulament) pentru fiecare tip de DCS.
- 11.5. Un vehicul, reprezentativ pentru tipul de vehicul pentru care se solicită omologarea, echipat cu un DCS, trebuie prezentat serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testelor de omologare.
- 11.5.1. Un vehicul care nu cuprinde toate componentele proprii tipului respectiv poate fi admis la test cu condiția ca solicitantul să demonstreze în mod satisfăcător autorității competente că lipsa componentelor omise nu va influența rezultatele încercărilor în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.

- 11.6. Autoritatea competentă trebuie să verifice dacă există condiții corespunzătoare pentru asigurarea efectuării unui control eficient al conformității producției înainte de a fi acordată omologarea de tip.
- 11.7. Se vor furniza instrucțiuni speciale de acționare pentru operațiile de cuplare diferite de cele obișnuite, care trebuie să conțină, îndeosebi, instrucțiuni privind cuplarea și decuplarea prin moduri de acționare diferite (de exemplu: poziții unghiulare). Fiecare vehicul trebuie să fie însoțit de astfel de instrucțiuni speciale de acționare.
12. OMOLOGARE
- 12.1. Se acordă omologarea unui tip de vehicul dacă vehiculul prezentat în vederea omologării, în conformitate cu prezentul regulament, este prevăzut cu un DCS și îndeplinește cerințele de la paragraful 13 de mai jos.
- 12.2. Un număr de omologare este atribuit fiecărui tip de dispozitiv omologat. Primele două cifre ale respectivului număr (00 pentru regulamentul în versiunea sa actuală) indică seria de modificări care cuprinde cele mai recente modificări tehnice importante aduse regulamentului, la data eliberării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de vehicul.
- 12.3. Notificarea privind omologarea sau extinderea, sau refuzul omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament este comunicată părților contractante care aplică prezentul regulament, printr-o fișă conformă modelului menționat în anexa II la prezentul regulament.
- 12.4. Pe fiecare vehicul, conform unui anumit tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând din:
- 12.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul specific țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 12.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în partea dreaptă a cercului menționat la paragraful 12.4.1.
- 12.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui vehicul de tip omologat, în temeiul unuia sau al mai multor regulamente anexate la acord, simbolul precizat la paragraful 12.4.1 nu trebuie repetat în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament; în acest caz, regulamentul, numerele de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament se înscriu în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la paragraful 12.4.1.
- 12.6. Marca de omologare este lizibilă și indelebilă.
- 12.7. Marca de omologare este situată lângă sau pe plăcuța cu date a vehiculului fixată de constructor.
- 12.8. Anexa III la prezentul regulament oferă exemple de mărci de omologare.
13. CERINTE PRIVIND MONTAREA UNUI DCS OMOLOGAT
- 13.1. Cerințele cuprinse în Secțiunea I paragraful 5.1., cu excepția paragrafului 5.1.12., trebuie să fie îndeplinite în cazul montării dispozitivului de cuplare strânsă pe vehicul, în pofida tuturor influențelor care ar putea fi cauzate de acționarea vehiculului.

⁽¹⁾ 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Iugoslavia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (vacant), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 (vacant), 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia, 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30-36 (vacant) și 37 pentru Turcia. Numerele ulterioare se acordă altor țări în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau semnează Acordul privind recunoașterea reciprocă a omologării echipamentelor și componentelor autovehiculelor, iar numerele astfel acordate se comunică de către Secretarul general al Națiunilor Unite părților contractante ale acordului.

- 13.2. Dispozitivul de cuplare strânsă utilizat nu va împiedica deplasarea vehiculelor pe care este montat. Această condiție se consideră a fi îndeplinită dacă se respectă cerințele în materie de testare descrise la anexa 4.
- 13.3. Semnalul de alarmă este conform cu prevederile din Secțiunea I paragrafele 5.1.5.2. și 5.1.13.
- 13.3.1. Dispozitivul acustic trebuie să fie situat în cabina șoferului și trebuie să fie ușor audibil de către șofer în toate circumstanțele, în cazul unei utilizări corecte a vehiculului.
- 13.3.2. Semnalul optic va fi de culoare roșie și va fi situat pe panoul de instrumente de bord în câmpul de vedere direct al șoferului și trebuie să fie vizibil cu ușurință chiar și pe timp de zi.
- 13.4. Cuplarea și decuplarea trebuie să fie posibile cu unghiuri de cuplare de până la 50° orizontal atât către dreapta cât și către stânga, până la 10° vertical atât în sus cât și în jos pentru remorcile integrale, până la 5° vertical atât în sus cât și în jos pentru remorcile cu osie centrală și până la 7° vertical atunci când sunt rotite axial în ambele direcții, ceea ce înseamnă că trebuie să se poată cupla remorca până la pozițiile unghiulare de mai-sus între vehiculul tractor și barele de tractare ale remorcii fără ca să fie nevoie de personal suplimentar.
- În timpul cuplării automate se permite ajustarea unei poziții temporare înainte de efectuarea cuplării finale. Poziția temporară trebuie să permită manevrarea ansamblului în condiții de siguranță. Dacă acțiunea finală se efectuează manual spațiul dintre vehicule trebuie să fie de cel puțin 500 mm.
- 13.5. Trebuie să fie posibil ca o persoană aflată în poziție ridicată să fie capabilă să regleze dispozitivele de cuplare fără să se folosească de unelte înainte de procedura de cuplare. Cerințele se aplică și la conectarea și deconectarea circuitelor de frânare și electrice.
- 13.6. Cerințe generale
- Pentru a permite cuplarea automată, vizorul barei de tractare trebuie să fie reglat pe verticală la greutatea centrală a dispozitivului de cuplare în toate condițiile de trafic și de acționare normale.
14. MODIFICAREA TIPULUI DE VEHICUL ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII
- 14.1. Orice modificare a tipului de vehicul conform definiției date la paragraful 2.1.4. se comunică serviciului administrativ care a omologat tipul de vehicul. Acest serviciu poate atunci fie:
- 14.1.1. să considere că modificările aduse nu sunt de natură să aibă un efect defavorabil semnificativ și că, în orice caz, vehiculul corespunde în continuare cerințelor, sau
- 14.1.2. să solicite serviciului tehnic un raport suplimentar.
- 14.2. Confirmarea sau respingerea omologării, specificându-se modificarea, se comunică părților contractante care aplică prezentul regulament prin procedura stabilită la paragraful 12.3. de mai sus.
- 14.3. Autoritatea competentă care emite o prelungire a omologării va alocă un număr de serie pentru o astfel de prelungire și va informa referitor la aceasta celelalte părți participante la Acordul din 1958 care pun în aplicare prezentul regulament, prin intermediul unui formular de comunicare în conformitate cu modelul din anexa II la prezentul regulament.
15. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 15.1. Fiecare vehicul omologat în temeiul prezentului regulament trebuie să fie astfel construit încât să corespundă tipului omologat prin respectarea cerințelor stabilite la paragraful 13 de mai sus.
- 15.2. Pentru a verifica îndeplinirea cerințelor prevăzute la paragraful 15.1., trebuie efectuate verificări adecvate ale producției.

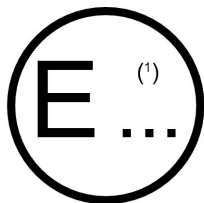
- 15.3. Posesorul omologării are, în mod deosebit, următoarele obligații:
- 15.3.1. să se asigure că există proceduri care să permită un control eficient al calității vehiculelor în privința tuturor aspectelor legate de conformitatea cu cerințele stabilite la paragraful 13 de mai sus;
- 15.3.2. să aibă acces la echipamentul de control necesar verificării conformității pentru fiecare tip aprobat;
- 15.3.3. să se asigure că rezultatele testărilor sunt înregistrate și că documentele respective rămân disponibile pentru o perioadă care urmează a fi stabilită de comun acord cu serviciul administrativ;
- 15.3.4. să analizeze rezultatele fiecărui tip de test pentru a verifica și a asigura stabilitatea caracteristicilor produsului, ținând cont de variațiile unei producții industriale;
- 15.3.5. să se asigure că fiecare tip de produs este supus unui număr suficient de controale și de teste, în conformitate cu procedurile adoptate de comun acord cu autoritatea competentă;
- 15.3.6. să se asigure că orice prelevare de eșantioane sau părți care dovedește neconformitatea în cadrul respectivului tip de test este urmată de o nouă eșantionare și de teste suplimentare. Trebuie să fie luate toate măsurile necesare restabilirii conformității producției.
- 15.4. Autoritatea competentă care a acordat omologarea poate, în orice moment, să verifice metodele de control al conformității aplicate fiecărei unități de producție.
- 15.4.1. Cu ocazia fiecărei inspecții, se prezintă inspectorului extern procesele-verbale de testare și de supraveghere a producției.
- 15.4.2. Acesta din urmă poate selecționa la întâmplare eșantioane care să fie testate în laboratorul producătorului. Numărul minim de eșantioane poate fi determinat în funcție de rezultatele propriilor controale ale producătorului.
- 15.4.3. Atunci când nivelul calitativ pare nesatisfăcător sau când pare necesară verificarea validității testelor realizate în conformitate cu paragraful 15.4.2. de mai sus, inspectorul selectează mostre care să fie trimise serviciului tehnic care a condus testele de omologare a tipului.
- 15.4.4. Autoritatea competentă poate proceda la efectuarea oricărui test prevăzut în prezentul regulament.
- 15.4.5. Frecvența normală a inspecțiilor autorizate de către autoritatea competentă este de o inspecție la doi ani. În cazul în care rezultatele unei inspecții sunt negative, autoritatea competentă trebuie să se asigure că s-au luat toate măsurile pentru restabilirea, în cel mai scurt timp, a conformității producției.
16. SANCTIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 16.1. Omologarea acordată unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care nu se respectă cerințele prevăzute la paragraful 13 de mai sus.
- 16.2. În cazul în care o parte contractantă a acordului, care aplică prezentul regulament retrace o omologare acordată anterior, partea respectivă anunță de îndată celelalte părți participante la acord care aplică prezentul regulament, printr-un formular de comunicare conform cu modelul din anexa II la prezentul regulament.
17. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- 17.1. Dacă deținătorul unei omologări încetează definitiv producția unui tip de vehicul omologat conform prezentului regulament, acesta informează în acest sens autoritatea care a acordat omologarea, care la rândul ei va informa celelalte părți ale Acordului din 1958 care aplică prezentul regulament printr-un formular de comunicare conform cu modelul din anexa II la prezentul regulament.

-
18. NUME ȘI ADRESE ALE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA TESTELOR DE OMOLOGARE ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- 18.1. Părțile participante la acord care pun în aplicare prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite numele și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea testelor de omologare și ale serviciilor administrative care acordă omologarea și cărora le vor fi trimise fișele care atestă omologarea, prelungirea, refuzul, retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției, emise în alte țări.
-

ANEXA I

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

privind: ⁽²⁾

ACORDAREA OMOLOGĂRII
 PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
 REFUZAREA OMOLOGĂRII
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

emisă de: Denumirea administrației:

.....

unui DCS în conformitate cu Regulamentul nr. 102, Secțiunea I

Omologarea nr.:

Extinderea nr.:

1. Denumirea comercială sau marca dispozitivului de cuplare strânsă:
2. Tipul dispozitivului de cuplare strânsă:
3. Denumirea și adresa fabricantului:
4. Dacă este aplicabil, denumirea și adresa reprezentantului fabricantului:
5. Scurtă descriere a DCS:
6. Tipul:
- 6.1. Vehicul pe care a fost testat dispozitivul de cuplare strânsă:
- 6.2. Scurtă descriere cuprinzând informații privitoare la paragraful 3.2.3.:
7. Spațiul minim dintre vehiculul cu motor și vehiculul remorcat:
8. Extinderea maximă a dispozitivului:
9. Restricții de utilizare pe vehicule care ar putea fi utilizate ⁽²⁾: (de exemplu: camion, tractor, remorcă, semi-remorcă, remorcă cu osie mediană).
 Masa maximă admisă a remorcii:
 Masa maximă admisă a tractorului:
10. DCS pentru care s-a solicitat omologarea pe:
11. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea testelor pentru omologare:
12. Data raportului de testare emis de serviciul respectiv:
13. Numărul raportului de testare emis de serviciul respectiv:
14. Omologare acordată/refuzată/prelungită/retrasă a DCS ⁽²⁾:
15. Poziția mărcii de omologare pe DCS:
16. Locul:
17. Data:
18. Semnătura:
19. O listă a documentelor din dosarul de omologare depus la serviciul administrativ care a acordat omologarea se anexează la prezenta comunicare și poate fi obținută la cerere.

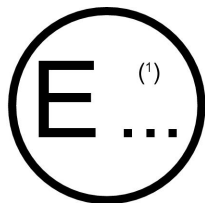
(1) Numărul de identificare al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile de omologare din regulament).

(2) Tăiați mențiunile inutile.

ANEXA II

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: Denumirea administrației:

.....

privind: (2)

ACORDAREA OMOLOGĂRII
 PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
 REFUZAREA OMOLOGĂRII
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul cu privire la montarea unui DCS omologat conform Secțiunii II din Regulamentul nr. 102

Omologare nr.:

Extinderea nr.:

1. Denumirea comercială sau marca vehiculului:
2. Tipul vehiculului:
3. Denumirea și adresa fabricantului:
4. Dacă este aplicabil, denumirea și adresa reprezentantului fabricantului:
5. Vehicul de categoria N₂, N₃, O₃, O₄ (2):
6. Scurtă descriere a tipului de vehicul relativ la DCS (de exemplu: camion, tractor, remorcă, semi-remorcă, remorcă cu osie mediană):
- Masa maximă admisă a remorcii:
- Masa maximă admisă a tractorului:
7. Denumirea comercială sau marca dispozitivului (dispozitivelor) de cuplare strânsă și numărul (numerele) de omologare al(e) acestuia(acestora):
8. Spațiul minim dintre vehiculul cu motor și vehiculul remorcat:
9. Lungimea maximă a vehiculelor cu dispozitivul (dispozitivele) de cuplare strânsă în poziție de funcționare:
10. Restricții privind vehiculele care se cuplează cu tipul respectiv de vehicul:
11. Vehiculul pentru care s-a solicitat omologarea pe:
12. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea testelor pentru omologare:
13. Data raportului de testare emis de serviciul respectiv:
14. Numărul de rapoarte de testare emise de serviciul respectiv:
15. Omologare acordată/refuzată/prelungită/retrasă (2)
16. Poziția mărcii de omologare pe vehicul:
17. Locul:
18. Data:
19. Semnătura:
20. O listă a documentelor din dosarul de omologare depus la serviciul administrativ care a acordat omologarea se anexează la prezenta comunicare și poate fi obținută la cerere.

(1) Numărul de identificare al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile de omologare din regulament).

(2) Tăiați mențiunile inutile.

ANEXA III

EXEMPLU DE MARCĂ DE OMOLOGARE



a = 8 mm min

Marca de omologare reprezentată mai sus, aplicată pe un DCS, indică faptul că acesta a fost omologat în Țările de Jos (E4), în conformitate cu Regulamentul nr. 102, cu numărul de omologare 002439. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele regulamentului nr. 102, în forma sa originală.

ANEXA IV

CERINȚE PRIVIND TESTELE ȘI PERFORMANȚA ⁽¹⁾

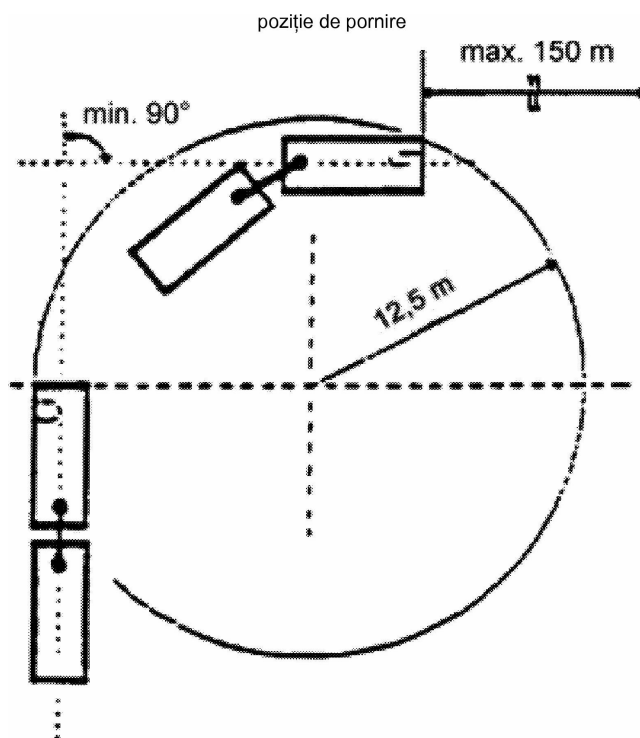
(A se vedea paragraful 5.1.10.)

1. DISTANȚA DE RECUPERARE A DCS

- 1.1. Ansamblul vehicul tractor/remorcă va fi condus pornind din poziție frontală spre o cotitură cu o rază exterioră de 12,5 metri și va fi oprit atunci când vehiculul tractor s-a deplasat într-un unghi de 90° (unghi de deviație). Ansamblul va accelera atunci pe cât de repede este posibil până la o viteză de 30 ± 2 km/h și va fi menținut la această viteză până la încheierea testului. Retractarea integrală a dispozitivului de cuplare strânsă trebuie să aibă loc până la 150 de metri de la poziția de începere a pornirii.

Acest test va fi efectuat în ambele direcții, stânga și dreapta.

Figura 1



Notă: Respectarea acestor cerințe nu garantează faptul că lungimea totală a ansamblului vehiculului este legală în toate condițiile de conducere.

- 1.2. Serviciul tehnic va verifica dacă un anumit grad de retractare a DCS are loc pe toată durata deplasării înainte a vehiculului tractor.
2. STABILITATEA ANSAMBLULUI

În scopul obținerii omologărilor din cadrul Secțiunilor I și II se va măsura performanța pe durata testelor pe pistă în următoarele condiții:

⁽¹⁾ În vederea omologărilor din cadrul Secțiunii II, serviciul tehnic poate lua în considerare teste efectuate în cadrul Secțiunii I.

- 2.1. CONDIȚII DE TESTARE
- 2.1.1. Condiții de încărcare
- 2.1.1.1. Vehiculele trebuie să fie încărcate, distribuirea masei între osii fiind cea prevăzută de producătorii vehiculelor; acolo unde există dispoziții pentru mai multe variante de dispunere a masei pe osii, distribuția masei maxime între osii se efectuează astfel încât masa de pe fiecare osie să fie proporțională cu masa maximă admisă pe fiecare osie.
- 2.1.1.2. Înălțimea centrului de gravitate al vehiculelor va fi de cel puțin 1,7 metri.
- Condițiile de încărcare reale trebuie să fie notate în procesul-verbal al testului. În cazul vehiculelor concepute pentru a fi utilizate cu un centru de gravitate mai mic decât 1,7 metri, la latitudinea autorității de omologare, testul poate fi efectuat cu parametrii reduși.
- În acest caz înălțimea maximă a centrului de gravitate va fi specificată pe plăcuța informativă prevăzută la paragraful 5.1.1.5.
- 2.1.2. Testul trebuie efectuat la vitezele prevăzute pentru fiecare tip de test.
- Dacă viteza maximă proiectată a vehiculului este inferioară vitezei prevăzute pentru un test, testul va fi efectuat la viteza maximă a vehiculului.
- 2.1.3. Pista de testare trebuie să fie plană, uscată și să aibă o suprafață cu aderență bună.
- 2.1.4. Testele trebuie efectuate în absența unui vânt susceptibil de a afecta rezultatele.
- 2.1.5. La începutul testelor, pneurile trebuie să fie reci și la presiunea prevăzută de producătorul vehiculului sau pneurilor pentru încărcătura suportată efectiv de roți atunci când vehiculele staționează; se vor folosi, în mare măsură, pneuri noi.
- 2.1.6. Performanța recomandată trebuie să fie obținută fără reacții de amplificare proprii, fără devierea vehiculelor de pe direcția lor și fără vibrații neobișnuite în sistemul de direcție și de cuplare.
- 2.2. TESTUL DE STABILITATE LINEARĂ
- 2.2.1. Vehiculele vor fi testate la o viteză de $85^{+5/-0}$ km/h și vor rămâne aliniate. Pe durata testului trebuie să fie posibil ca vehiculul să avanseze pe o porțiune dreaptă de drum fără o redresare neobișnuită a direcției de către șofer.
- 2.2.2. ⁽¹⁾ Un test de frânare urgentă pe o linie dreaptă de la o viteză de 60 km/h la o încetinire medie de regim integral de cel puțin 4 m/s^2 nu trebuie să producă devierea ansamblului în afara unei piste de 3,5 metri lățime.
- 2.2.3. Pornind din repaus, o accelerare frontală de minimum 2 m/s^2 nu trebuie să producă nicio deplasare între vehicule susceptibilă de a provoca șoferului dificultăți în controlarea ansamblului de vehicule. (Dacă accelerația recomandată pentru acest test nu poate fi atinsă de un ansamblu de vehicule, testul va fi efectuat cu accelerația maximă posibilă).
- 2.2.4. Pe durata testelor de mai sus nu trebuie să se producă niciun fel de deformări permanente.
- 2.3. SCHIMBAREA BENZII DE CIRCULAȚIE
- 2.3.1. O manevră simulată de depășire, astfel cum este definită în apendice, efectuată la o viteză progresivă de până la 80 km/h, nu trebuie să provoace șoferului nicio dificultate pentru controlul ansamblului.
- 2.3.2. La o viteză de 20 km/h de la un capăt la altul al pistei, întoarcerea alternativă de minimum 3 ori a volanului cu cea mai mare rapiditate posibilă nu trebuie să conducă la niciun contact între vehicule și nici să deterioreze dispozitivul de cuplare strânsă (lățimea pistei este de 10 metri).

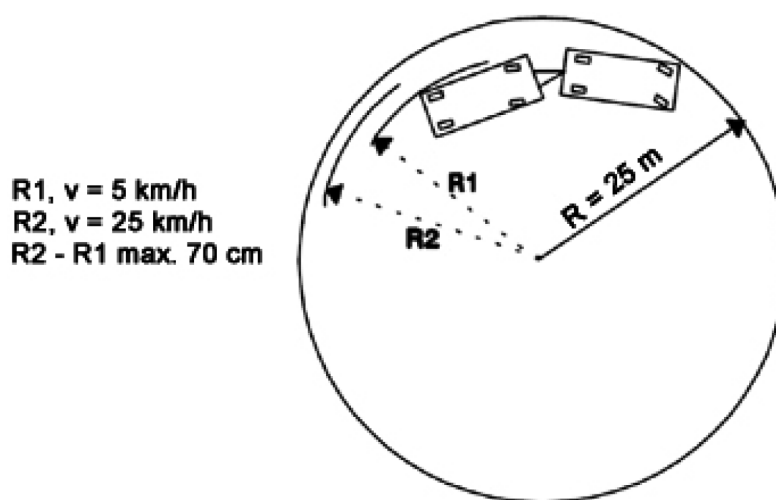
(¹) Serviciul tehnic va lua în considerare reglarea generală a ansamblului.

3. DEPLASAREA CIRCULARĂ

- 3.1. Pornind din repaus și în direcție frontală, ansamblul va avansa în jurul unei curbe cu raza de 25 m cu o viteză de 20 km/h și o accelerație de $2 \pm 10\%$ m/s². Aceasta nu trebuie să producă nicio deplasare între vehicule de natură a provoca dificultăți șoferului în controlul ansamblului de vehicule.
- 3.2. Odată ce vehiculul tractor și remorca au atins o viteză stabilă, întoarceți astfel încât bordul exterior frontal al vehiculului tractor să descrie un cerc cu raza de 25 m, la o viteză constantă de 5 km/h. Circumferința descrisă de bordul exterior cel mai din spate al remorcii va trebui să fie măsurată. Această manevră se repetă în aceleași condiții, dar cu o viteză de 25 km/h \pm 1 km/h.

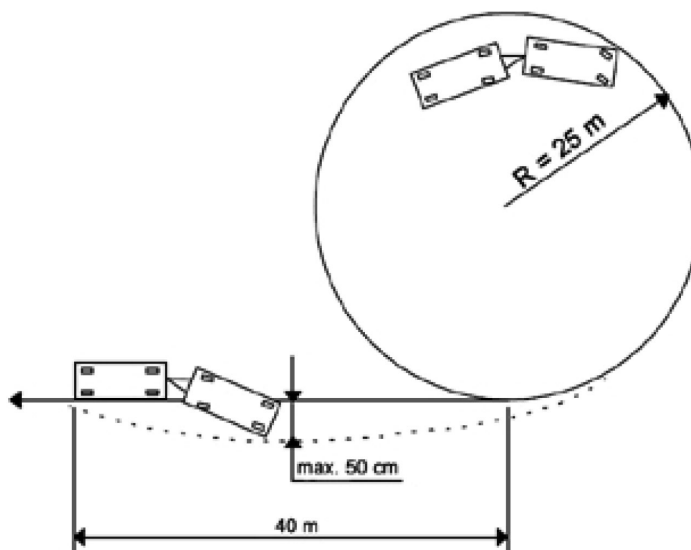
În timpul acestor manevre, bordul exterior din spate al remorcii, deplasându-se cu o viteză de 25 km/h \pm 1 km/h, nu trebuie să depășească circumferința descrisă pe durata manevrei cu viteza constantă de 5 km/h, cu mai mult de 0,70 m (a se vedea Figura 2 de mai jos).

Figura 2



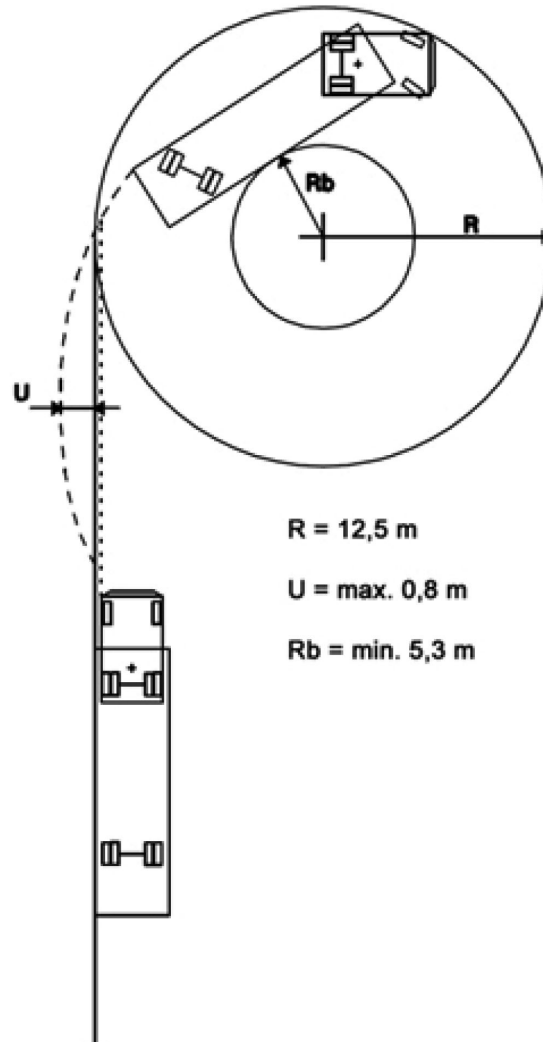
- 3.3. Nicio parte din remorcă nu trebuie să se deplaseze cu mai mult de 0,5 m mai departe de tangenta la un cerc cu raza de 25 m atunci când este tractată de un vehicul care lasă o urmă circulară de-a lungul tangentei, menținându-se în același timp la viteza de 25 km/h. Această exigență trebuie satisfăcută de la punctul în care tangenta atinge cercul până la un punct aflat la 40 m de-a lungul tangentei. După acel punct remorca trebuie să se deplaseze fără devieri excesive sau vibrații neobișnuite ale echipamentului său de direcție (a se vedea Figura 3 de mai jos).

Figura 3



- 3.4. Orice vehicul cu motor sau ansamblu de vehicule aflat în mișcare trebuie să fie capabil să se întoarcă într-un cerc cu raza exterioră de 12,50 m și cea interioară de 5,30 m. Testul se va efectua în ambele direcții, stânga și dreapta. Nicio parte a ansamblului, acolo unde penetrează cercul de pe o tangentă, nu trebuie să depășească respectiva tangentă cu mai mult de 0,8 m dincolo de punctul de intersecție (a se vedea Figura 4 de mai jos).

Figura 4

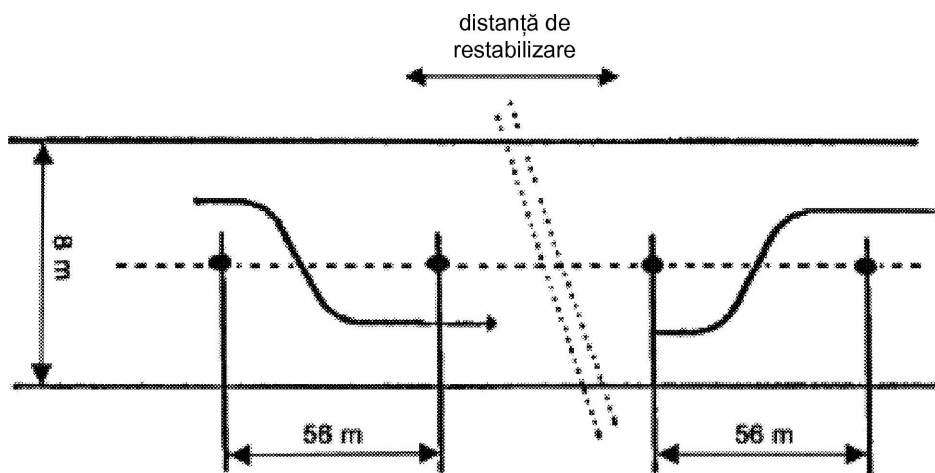


4. PANTE
- 4.1. Atunci când este poziționat longitudinal, aliniat și în poziție normală de funcționare:
- 4.1.1. nu trebuie să existe niciun contact neintenționat între vreo parte a dispozitivului de tractare și vehiculul tractor sau remorcă, atunci când vehiculele sunt poziționate la un unghi vertical relativ de 6°;
- 4.1.2. nu trebuie să existe niciun contact între corpurile vehiculului tractor și al remorcii la un unghi vertical relativ de 5°.
- 4.2. Cerințele paragrafelor 4.1.1 și 4.1.2. pot fi verificate prin calcule, la latitudinea serviciului tehnic.

Apendice

PISTĂ DE DEPĂȘIRE

(A se vedea paragraful 2.3.1.)



Notă: Această dispunere a pistei poate fi supusă modificării atunci când este înlocuită de un standard ISO.

AVIZ CITITORILOR

Instituțiile au hotărât să nu mai menționeze, în textele lor, ultima modificare a actelor citate.

În lipsa unor dispoziții contrare, actele la care se face trimitere în textele publicate se consideră ca fiind actele în versiunea în vigoare a acestora.