

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 120



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 53
13 mai 2010

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ **Regulamentul nr. 11 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește încuietorile ușilor și elementele de susținere a ușilor** 1
- ★ **Regulamentul nr. 18 al Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește protejarea acestora împotriva unei utilizări neautorizate** 29
- ★ **Regulamentul nr. 39 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la vitezometru, inclusiv instalarea acestuia** 40
- ★ **Regulamentul nr. 73 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor, remorcilor și semiremorcilor destinate transportului de bunuri cu privire la protecția lor laterală** 49

Preț: 4 EUR

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

II

(Acte fără caracter legislativ)

ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numai textele originale ale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Statutul și data intrării în vigoare ale prezentului regulament trebuie verificate în ultima versiune revizuită a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibilă la:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Regulamentul nr. 11 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește încuietorile ușilor și elementele de susținere a ușilor

Include întregul text valabil până la:

Suplimentul 2 la seria de modificări 03 – Data intrării în vigoare: 17 martie 2010

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologarea
5. Cerințe generale
6. Cerințe de performanță
7. Proceduri de încercare
8. Modificarea și prelungirea omologării de tip a vehiculului
9. Conformitatea producției
10. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
11. Încetarea definitivă a producției
12. Numele și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare și ale departamentelor administrative
13. Dispoziții tranzitorii

ANEXE

- Anexa 1 – Comunicare
- Anexa 2 – Dispunerea mărcilor de omologare
- Anexa 3 – Încercarea încuietorilor pentru uși sub sarcină nr. 1, nr. 2 și nr. 3, aplicarea forței
- Anexa 4 – Proceduri de încercare sub sarcini inerțiale
- Anexa 5 – Procedura de încercare a balamalelor
- Anexa 6 – Ușă laterală glisantă

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile M1 și N1 ⁽¹⁾, în ceea ce privește încuietorile ușilor și elementele de susținere a ușilor, precum balamalele și alte dispozitive de susținere montate pe uși, care permit intrarea și ieșirea pasagerilor.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament:

- 2.1. „omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește încuietorile pentru uși și elementele de susținere a ușilor;
- 2.2. „tip de vehicul” înseamnă o categorie de autovehicule care nu prezintă diferențe în ceea ce privește aspecte esențiale precum:
 - 2.2.1. desemnarea tipului de vehicul de către constructor;
 - 2.2.2. tipul de încuietori pentru uși;
 - 2.2.3. tipul de elemente de susținere a ușilor;
 - 2.2.4. modul în care încuietorile pentru uși și elementele de susținere a ușilor sunt montate și menținute pe structura vehiculului;
 - 2.2.5. tipul de uși glisante;
- 2.3. „încuietoare auxiliară pentru ușă” înseamnă o încuietoare care are o poziție de închidere completă, cu sau fără poziție secundară de închidere, montată pe o ușă sau un sistem al ușii prevăzut cu un mecanism principal de închidere;
- 2.4. „sistemul auxiliar de închidere a ușii” este format, cel puțin, dintr-o încuietoare auxiliară pentru ușă și un zăvor;
- 2.5. „ușă posterioară” înseamnă o ușă sau un sistem al ușii prevăzut pe partea din spate a unui autovehicul, pe care pasagerii pot intra sau ieși din vehicul sau pe care se pot încărca sau descărca bagaje. Aceasta nu include:
 - (a) un capac de portbagaj; sau
 - (b) o ușă sau fereastră executată în întregime din material vitrat, ale cărei încuietori și/sau balamale sunt prinse direct pe materialul vitrat;
- 2.6. „element de caroserie” înseamnă acea parte a balamalei care în mod normal este prinsă de structura caroseriei;
- 2.7. „sistemul de siguranță pentru copii” este un dispozitiv de blocare care poate fi cuplat sau decuplat în mod independent față de alte dispozitive de blocare și care, atunci când este cuplat, împiedică acționarea mânerului din interior al ușii sau a altui dispozitiv de decuplare. Dispozitivul de deblocare/anclanșare poate fi manual sau electric și poate fi amplasat oriunde în interiorul vehiculului sau pe acesta;
- 2.8. „uși” înseamnă ușile cu balamale sau glisante care duc direct într-un compartiment în care se află unul sau mai multe scaune pentru pasageri și care nu sunt uși rabatabile, rulante sau proiectate să fie atașate sau desprinse cu ușurință de pe autovehiculele construite pentru a fi utilizate fără uși;
- 2.9. „sistemul de avertizare pentru închiderea ușilor” este un sistem care va activa un semnal vizual, amplasat într-un loc în care conducătorul auto îl poate observa cu ușurință, atunci când încuietoarea unei uși nu se află în poziția complet închis și când se pornește sistemul de demarare al vehiculului;
- 2.10. „sistemul de balamale al ușii” reprezintă una sau mai multe balamale utilizate pentru susținerea ușii;
- 2.11. „sistemul de închidere a ușii” este compus, cel puțin, dintr-o încuietoare și un zăvor;
- 2.12. „element situat pe ușă” înseamnă acea parte a balamalei care în mod normal este fixată pe structura ușii și constituie elementul mobil;

⁽¹⁾ Astfel cum sunt definite în anexa 7 la Rezoluția consolidată privind construcția de vehicule (R.E.3), document TRANS/WP.29/78/Rev1/Amend.2, astfel cum a fost modificată prin modificarea nr. 4.

- 2.13. „sistemul ușii” reprezintă ușa, încuietoarea, zăvorul, balamalele, elementele de culisare și alte elemente de susținere a ușii, precum și cadrul care înconjoară ușa. Sistemul ușii în cazul ușilor duble include ambele uși;
- 2.14. „uși duble” înseamnă un sistem de două uși, la care ușa din față sau ușa batantă se deschide prima și cuplează ușa din spate sau ușa încuiată, care se deschide ultima;
- 2.15. „limba” este acea parte a încuietorii care acționează și blochează zăvorul atunci când este în poziția închis;
- 2.16. „sensul de deschidere al limbii” este direcția opusă celei în care zăvorul intră în încuietoare pentru a acționa limba;
- 2.17. „poziția complet închis” este poziția de cuplare a încuietorii care blochează ușa într-o poziție de blocare completă;
- 2.18. „balama” este dispozitivul folosit pentru poziționarea ușii față de structura caroseriei și pentru controlul cursei făcute de sistemul ușii pentru a permite intrarea și ieșirea pasagerilor;
- 2.19. „cuiul de balama” este acea parte a balamei care în mod normal face legătura între carcasă și elementele ușii și stabilește axa de oscilație;
- 2.20. „încuietoarea” este dispozitivul proiectat să mențină ușa închisă față de caroseria vehiculului, cu posibilitatea deschiderii (sau acționării) deliberate;
- 2.21. „încuietoarea principală a ușii” este încuietoarea prevăzută atât cu poziție complet închis, cât și cu o poziție secundară de închidere, fiind indicată de constructor ca „încuietoare principală a ușii”. Constructorul nu poate modifica ulterior această destinație. La cerere, fiecare constructor va furniza informații cu privire la încuietorii care sunt „încuietori principale de ușă” pentru un anumit vehicul sau marcă/model;
- 2.22. „sistemul principal de închidere a ușii” se compune, cel puțin, dintr-o încuietoare principală și un zăvor;
- 2.23. „poziția de închidere secundară” se referă la momentul în care încuietoarea este cuplată menținând ușa într-o poziție parțial închisă;
- 2.24. „ușa laterală față” este ușa care, privită din lateral, are cel puțin 50 % din suprafața sa de deschidere în fața punctului aflat cel mai în spate pe spătarul scaunului șoferului, când spătarul este reglat vertical și în poziția cea mai din spate, asigurând accesul direct al pasagerilor la intrarea sau ieșirea din vehicul;
- 2.25. „ușa laterală spate” este ușa care, privită din lateral, are cel puțin 50 % din suprafața sa de deschidere în spatele punctului aflat cel mai în spate pe spătarul scaunului șoferului, atunci când spătarul este reglat vertical și în poziția cea mai din spate, asigurând accesul direct al pasagerilor la intrarea sau ieșirea din vehicul;
- 2.26. „zăvorul” este dispozitivul cu care se anclanșează încuietoarea pentru a menține ușa în poziție complet închis sau în poziție de închidere secundară;
- 2.27. „capacul portbagajului” este partea caroseriei care oferă acces din afara vehiculului într-un spațiu complet separat de compartimentul pasagerilor, cu ajutorul unui perete permanent sau al unui spătar de scaun fix sau rabatabil.
3. CEREREA DE OMOLOGARE
- 3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul, în ceea ce privește încuietorii ușilor și elementele de susținere ale ușilor, se depune de către constructorul vehiculului sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.
- 3.2. Cererea va fi însoțită de documentele menționate în continuare, în triplu exemplar, cu următoarele specificații:

- 3.2.1. desene reprezentând ușile și încuietorile acestora și elementele de susținere a ușilor, la o scară corespunzătoare și suficient de detaliate;
- 3.2.2. o descriere tehnică a încuietorilor și elementelor de susținere a ușilor.
- 3.3. De asemenea, cererea va fi însoțită de:
- 3.3.1. un lot de cinci seturi de elemente de susținere, pentru fiecare ușă. Totuși, atunci când se folosesc aceleași seturi pentru mai multe uși, este suficient un singur set. Seturile de elemente de susținere a ușilor care se deosebesc numai prin faptul că sunt destinate a fi montate pe partea stângă sau pe partea dreaptă nu vor fi considerate diferite;
- 3.3.2. un lot de cinci încuietori complete, inclusiv mecanismul de acționare, pentru fiecare ușă. Totuși, atunci când aceleași încuietori complete se folosesc pentru mai multe uși, este suficient un singur lot. Loturile care se deosebesc numai prin faptul că sunt destinate a fi montate pe partea stângă sau pe partea dreaptă nu vor fi considerate diferite.
- 3.4. Un vehicul, reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează a fi omologat, se trimite serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare.
4. OMOLOGAREA
- 4.1. Dacă tipul de vehicul trimis spre omologare în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele menționate la punctele 5, 6 și 7 de mai jos, tipul de vehicul va fi omologat.
- 4.2. Pentru fiecare tip omologat va fi atribuit un număr de omologare. Primele două cifre ale acestui număr (03) vor indica seria de modificări ce cuprinde modificările tehnice majore cele mai recente ale regulamentului de la momentul acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu atribuie același număr aceluiași tip de vehicul dacă ușile nu sunt echipate cu același tip de încuietori sau elemente de susținere sau dacă încuietorile și elementele de susținere a ușilor nu sunt montate la fel ca pe vehiculul trimis spre omologare; pe de altă parte, se poate atribui același număr altui tip de vehicul ale cărui uși sunt echipate cu aceleași încuietori și elemente de susținere, montate în aceeași manieră ca pe vehiculul trimis spre omologare.
- 4.3. Notificarea privind omologarea, prelungirea sau refuzul omologării unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament este comunicată părților la acordul care aplică prezentul regulament, printr-un formular conform modelului din anexa 1 la prezentul regulament.
- 4.4. Pe fiecare vehicul conform cu tipul vehiculului omologat în temeiul prezentului regulament se va aplica, în mod vizibil și într-un loc accesibil precizat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională compusă din următoarele elemente:
- 4.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul specific țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în partea dreaptă a cercului prevăzut la punctul 4.4.1.

⁽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 Serbia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (liber), 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 (liber), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (liber), 34 pentru Bulgaria, 35 (liber), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (liber), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (liber), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările sunt acordate de statele membre prin utilizarea simbolului CEE corespunzător), 43 pentru Japonia, 44 (liber), 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 Malaysia, 53 pentru Thailanda, 54 și 55 (libere) și 56 pentru Muntenegru. Numerele următoare sunt alocate altor țări în ordinea cronologică în care ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme aplicabile vehiculelor cu roți, echipamentelor și pieselor ce pot fi montate și/sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile de recunoaștere reciprocă a omologărilor eliberate pe baza acestor prescripții, iar numerele astfel alocate sunt comunicate de Secretarul General al Națiunilor Unite părților contractante la acord.

- 4.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul unora sau al mai multor regulamente anexate la acord, în țara care acordă omologarea în temeiul prezentului regulament nu este necesară repetarea simbolului prevăzut la punctul 4.4.1; în această situație numărul regulamentului și numerele de omologare, precum și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament se introduc în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la punctul 4.4.1.
- 4.6. Marca de omologare trebuie să fie ușor lizibilă și să nu poată fi ștersă.
- 4.7. Marca de omologare trebuie să fie amplasată alături de sau pe placa de date a vehiculului.
- 4.8. În anexa 2 la prezentul regulament sunt prezentate exemple de dispunere a mărcilor de omologare.
5. CERINȚE GENERALE
- 5.1. Cerințele se aplică tuturor ușilor laterale sau posterioare și componentelor de uși, cu excepția celor de pe ușile rabatabile, rulante, ușile detașabile și cele destinate ieșirii de urgență.
- 5.2. Încuietori de ușă
- 5.2.1. Fiecare sistem al ușii cu balamale este echipat cel puțin cu un sistem de închidere principal.
- 5.2.2. Fiecare sistem de ușă glisantă este prevăzut cu:
- (a) un sistem de închidere principal; sau cu
- (b) un mecanism de închidere a ușii cu poziție complet închis și sistem de avertizare pentru închiderea ușilor.
6. CERINȚE DE PERFORMANȚĂ
- 6.1. Uși cu balamale
- 6.1.1. Încercarea sub sarcină nr. 1
- 6.1.1.1. Niciun sistem principal și niciun sistem auxiliar de închidere a ușilor, aflate în poziția complet închis, nu se deblochează atunci când se aplică o sarcină de 11 000 N perpendicular pe fața încuietorii, astfel încât încuietoria și zăvorul să nu se apese reciproc, în timpul încercării efectuate în conformitate cu punctul 7.1.1.1.
- 6.1.1.2. Atunci când se află în poziția de închidere secundară, sistemul principal de închidere nu se desprinde atunci când se aplică o sarcină de 4 500 N, în aceeași direcție ca la punctul 6.1.1.1, în timpul încercării efectuate în conformitate cu punctul 7.1.1.1.
- 6.1.2. Încercarea sub sarcină nr. 2
- 6.1.2.1. Niciun sistem principal și niciun sistem auxiliar de închidere a ușilor, aflate în poziția complet închis, nu se desprinde atunci când se aplică o sarcină de 9 000 N pe direcția de deschidere a limbii și paralel cu fața încuietorii, la încercarea efectuată în conformitate cu punctul 7.1.1.1.
- 6.1.2.2. Atunci când se află în poziția secundară de închidere, mecanismul principal de închidere nu se desprinde la aplicarea unei sarcini de 4 500 N în aceeași direcție ca la punctul 6.1.2.1, la încercarea efectuată în conformitate cu punctul 7.1.1.1.
- 6.1.3. Încercarea sub sarcină nr. 3 (aplicabilă în cazul ușilor care se deschid în direcție verticală)
- 6.1.3.1. Niciun mecanism de închidere principal nu se deblochează din poziția complet închis atunci când se aplică o sarcină verticală de 9 000 N în direcția axei cuiului de balama.

- 6.1.4. Sarcina inerțială
- Toate mecanismele de închidere principale și auxiliare îndeplinesc cerințele de dinamică prevăzute la punctele 6.1.4.1 și 6.1.4.2 sau cerințele privind calcularea rezistenței la sarcini inerțiale, prevăzute la punctul 6.1.4.3.
- 6.1.4.1. Niciun mecanism de închidere principal sau auxiliar de pe ușile cu balamale nu se deblochează din poziția complet închis atunci când se aplică o sarcină inerțială de 30 g pe mecanismul de închidere al ușii care include încuietoarea și dispozitivul de acționare a acesteia, în direcții paralele cu axele longitudinală și transversală ale vehiculului, cu dispozitivul de blocare dezactivat, atunci când încercarea se efectuează în conformitate cu prevederile de la punctul 7.1.1.2.
- 6.1.4.2. Niciun mecanism nu se deblochează din poziția complet închis atunci când se aplică o sarcină inerțială de 30 g pe mecanismul de închidere a ușii care include încuietoarea și dispozitivul de acționare a acesteia, în direcții paralele cu axa verticală a vehiculului, cu dispozitivul de blocare dezactivat, atunci când încercarea se efectuează în conformitate cu punctul 7.1.1.2.
- 6.1.4.3. Pentru fiecare componentă sau subansamblu poate fi calculată rezistența minimă sub sarcină inerțială într-o anumită direcție. Rezistența combinată la operațiunea de deschidere trebuie să asigure că mecanismul de închidere a ușii, atunci când este corect asamblat în ușa vehiculului, rămâne blocat atunci când este supus unei sarcini inerțiale de 30 g pe direcțiile specificate la punctele 6.1.4.1 și 6.1.4.2, după caz, în conformitate cu prevederile punctului 7.1.1.2.
- 6.1.5. Balamale de ușă
- 6.1.5.1. Fiecare mecanism de balamale de ușă trebuie:
- (a) să susțină ușa;
 - (b) să nu se desprindă atunci când se aplică o sarcină longitudinală de 11 000 N;
 - (c) să nu se desprindă atunci când se aplică o sarcină transversală de 9 000 N; și
 - (d) la ușile care se deschid într-o direcție verticală, să nu se desprindă atunci când se aplică o sarcină verticală de 9 000 N.
- 6.1.5.2. Toate încercările prevăzute la punctul 6.1.5.1 sunt efectuate în conformitate cu punctul 7.1.2.
- 6.1.5.3. Dacă este supusă încercării o singură balama din sistemul de balamale în locul întregului sistem, balama trebuie să suporte o sarcină proporțională cu numărul total al balamalelor din sistem.
- 6.1.5.4. La ușile laterale cu balamale montate în partea din spate, care pot fi acționate în mod independent față de celelalte uși,
- (a) mânerul interior al ușii nu poate fi acționat atunci când viteza vehiculului este mai mare sau egală cu 4 km/h; și
 - (b) pentru acestea este prevăzut un sistem de avertizare pentru închiderea ușilor.
- 6.2. Uși laterale glisante
- 6.2.1. Încercarea sub sarcină nr. 1
- 6.2.1.1. Cel puțin un mecanism de închidere a ușii aflat în poziția complet închis nu se desprinde în momentul aplicării unei sarcini de 11 000 N perpendicular pe fața încuietorii, când încercarea este efectuată în conformitate cu punctul 7.2.1.1.

- 6.2.1.2. În cazul unui mecanism de închidere principal aflat în poziția de închidere secundară, acesta nu se desprinde atunci când se aplică o sarcină de 4 500 N în aceeași direcție ca la punctul 6.2.1.1, când încercarea este efectuată în conformitate cu punctul 7.2.1.1.
- 6.2.2. Încercarea sub sarcină nr. 2
- 6.2.2.1. Cel puțin un mecanism de închidere a ușii aflat în poziție complet închis nu se desprinde în momentul aplicării unei sarcini de 9 000 N pe direcția deschiderii limbii și paralel cu fața încuietorii, când încercarea este efectuată în conformitate cu punctul 7.2.1.1.
- 6.2.2.2. În cazul unui mecanism de închidere principal aflat în poziție complet închis, acesta nu se desprinde în momentul aplicării unei sarcini de 4 500 N pe aceeași direcție ca la punctul 6.2.2.1, când încercarea este efectuată în conformitate cu prevederile de la punctul 7.2.1.1.
- 6.2.3. Sarcina inerțială
- Fiecare sistem de închidere a ușii care îndeplinește cerințele de la punctele 6.2.1 și 6.2.2 îndeplinește fie cerințele de dinamică de la punctul 6.2.3.1, fie cerințele privind calcularea rezistenței la inerție, prevăzute la punctul 6.2.3.2.
- 6.2.3.1. Sistemul de închidere a ușii nu își modifică poziția complet închis atunci când se aplică o sarcină inerțială de 30 g pe mecanismul de închidere care cuprinde încuietorea și dispozitivul de acționare a acesteia, pe direcțiile paralele cu axa longitudinală și cea transversală ale vehiculului, cu dispozitivul de blocare dezactivat și când încercarea este efectuată în conformitate cu punctul 7.2.1.2.
- 6.2.3.2. Rezistența minimă sub sarcină inerțială poate fi calculată pentru fiecare componentă sau subansamblu. Rezistența combinată a acestora la operațiunea de deblocare trebuie să asigure faptul că sistemul de închidere a ușii, atunci când este corect asamblat pe ușa vehiculului, rămâne blocat atunci când este supus unei sarcini inerțiale de 30 g pe direcțiile vehiculului specificate la punctul 6.2.1 sau 6.2.2, după caz, în conformitate cu punctul 7.2.1.2.
- 6.2.4. Sistemul ușii
- 6.2.4.1. Dispozitivul de culisare sau alte mijloace de susținere pentru fiecare ușă glisantă, atunci când se află în poziția complet închis, nu trebuie să se desprindă de cadrul ușii în momentul aplicării unei forțe totale de 18 000 N de-a lungul axei transversale a vehiculului, în conformitate cu prevederile punctului 7.2.2.
- 6.2.4.2. Ușa glisantă, atunci când este supusă încercării conform punctului 7.2.2, nu îndeplinește această cerință dacă intervine unul dintre următoarele evenimente:
- 6.2.4.2.1. o separare care permite trecerea neobstrucționată a unei sfere cu diametrul de 100 mm din interiorul în exteriorul vehiculului în timp ce se menține forța necesară;
- 6.2.4.2.2. oricare dintre dispozitivele de aplicare a forței realizează o deplasare totală de 300 mm.
- 6.3. Sisteme de blocare a ușilor
- 6.3.1. Fiecare ușă este echipată cel puțin cu un dispozitiv de blocare care, atunci când este activat, împiedică acționarea mânerului exterior al ușii sau a altei comenzi de deschidere din exterior și care are un mijloc de operare și un dispozitiv de dezactivare/activare a blocării aflat în interiorul vehiculului.
- 6.3.2. Uși laterale spate
- Fiecare ușă laterală spate este echipată cel puțin cu un dispozitiv de blocare care, atunci când este activat, împiedică acționarea mânerului interior al ușii sau al altei comenzi de deschidere din interior și necesită acțiuni separate de deblocare a ușii și operare a mânerului interior al ușii sau a altei comenzi de deschidere din interior.

- 6.3.2.1. Dispozitivul de blocare poate fi:
- (a) un sistem de blocare de siguranță pentru copii; sau
 - (b) un sistem de deblocare/anclanșare amplasat în interiorul vehiculului și accesibil cu ușurință conducătorului auto sau unui pasager așezat lângă ușă.
- 6.3.2.2. Oricare dintre sistemele (a) și (b) descrise la punctul 6.3.2.1 este acceptat ca o funcție suplimentară de blocare.
- 6.3.3. Uși posterioare
- Fiecare ușă posterioară prevăzută cu un mâner interior sau altă comandă de deschidere din interior este echipată cel puțin cu un dispozitiv de blocare amplasat în interiorul vehiculului care, atunci când este activat, împiedică acționarea mânerului interior al ușii sau a altei comenzi de deschidere din interior și necesită acțiuni separate pentru deblocarea ușii și acționarea mânerului interior al ușii sau a altei comenzi de deschidere din interior.
7. PROCEDURI DE ÎNCERCARE
- 7.1. Uși cu balamale
- 7.1.1. Încuietori pentru uși
- 7.1.1.1. Încercarea sub sarcină nr. 1, nr. 2 și nr. 3, aplicarea forței
- Respectarea punctelor 6.1.1, 6.1.2 și 6.1.3 este demonstrată în conformitate cu cerințele din anexa 3.
- 7.1.1.2. Aplicarea forței inerțiale
- Respectarea punctului 6.1.4 este demonstrată în conformitate cu anexa 4.
- 7.1.2. Balamale de ușă
- Respectarea punctului 6.1.5 este demonstrată în conformitate cu anexa 5.
- 7.2. Uși laterale glisante
- 7.2.1. Încuietori de ușă
- 7.2.1.1. Încercarea sub sarcină nr. 1, nr. 2 și nr. 3, aplicarea forței
- Respectarea punctelor 6.2.1 și 6.2.2 este demonstrată în conformitate cu anexa 3.
- 7.2.1.2. Aplicarea forței inerțiale
- Respectarea punctului 6.2.3 este demonstrată în conformitate cu anexa 4.
- 7.2.2. Sistemul ușii
- Respectarea punctului 6.2.4 este demonstrată în conformitate cu anexa 6.
8. MODIFICAREA ȘI PRELUNGIREA OMOLOGĂRII DE TIP A VEHICULUI
- 8.1. Orice modificare a tipului de vehicul se comunică departamentului administrativ care a omologat tipul de vehicul. Departamentul poate apoi:
- 8.1.1. fie să considere că este improbabil ca modificările să aibă efecte negative importante și că, în orice caz, vehiculul rămâne conform cu cerințele prevăzute; fie
- 8.1.2. să solicite un nou raport de încercări serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.

- 8.1.3. Autoritatea competentă care emite prelungirea omologării atribuie un număr de serie pe fiecare formular de comunicare întocmit în scopul unei astfel de prelungiri.
- 8.2. Confirmarea omologării sau refuzul omologării, cu precizarea modificărilor, se comunică prin procedura menționată la punctul 4.3 de mai sus părților la acord care aplică prezentul regulament.
9. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 9.1. Fiecare vehicul care poartă o marcă de omologare în conformitate cu prezentul regulament este conform cu tipul de vehicul omologat în ceea ce privește funcțiile capabile să modifice caracteristicile încuietorilor de uși și ale componentelor de susținere a ușilor sau a modului în care acestea sunt montate.
- 9.2. Pentru verificarea conformității cu punctul 9.1 de mai sus, se efectuează un număr suficient de verificări aleatorii asupra unor vehicule produse în serie care poartă marca de omologare prevăzută de prezentul regulament.
- 9.3. Ca regulă generală, aceste verificări se rezumă la efectuarea unor măsurători. Totuși, dacă este necesar, încuietorile și elementele de susținere a ușilor sunt supuse încercărilor specificate la punctele 5.2 și 5.3 de mai sus, selectate de către serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare.
10. SANȚIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 10.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament poate fi retrasă dacă cerințele expuse la punctul 9.1 de mai sus nu sunt respectate sau dacă încuietorile și elementele respective de susținere a ușilor nu obțin rezultate favorabile la încercările specificate la punctul 9.2.
- 10.2. Dacă o parte la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, aceasta înștiințează imediat celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament printr-o copie a formularului de omologare pe care se specifică, la sfârșit, cu litere mari, mențiunea „OMOLOGARE RETRASĂ”, data și semnătura.
11. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care beneficiarul omologării încetează definitiv să producă un tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, acesta trebuie să informeze autoritatea care a acordat omologarea. În urma înștiințării, autoritatea respectivă trebuie să informeze celelalte părți la acord care aplică prezentul regulament printr-o copie a formularului de omologare pe care se specifică, la final, cu litere mari, mențiunea „PRODUCȚIE ÎNCETATĂ”, data și semnătura.
12. NUMELE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile la acord care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite numele și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare și ale departamentelor administrative care acordă omologarea și către care trebuie transmise formularele de omologare sau de refuz ori de retragere a omologării, emise în alte țări.
13. DISPOZIȚII TRANZITORII
- 13.1. Începând cu data oficială de intrare în vigoare a seriei 03 de modificări, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu refuză acordarea de omologări în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări.
- 13.2. Până la 12 august 2012, părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă acordarea de omologări pentru acele tipuri de vehicule care respectă cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria de modificări precedentă.

- 13.3. Începând cu 12 august 2012, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări numai dacă tipul de vehicul care urmează a fi omologat îndeplinește cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări.
 - 13.4. Nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu refuză omologarea de tip, națională sau regională, a unui tip de vehicul omologat în conformitate cu seria 03 de modificări aduse prezentului regulament.
 - 13.5. Până la 12 august 2012, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu poate refuza omologarea de tip, națională sau regională, a unui tip de vehicul omologat în temeiul seriei precedente de modificări la prezentul regulament.
 - 13.6. Începând cu 12 august 2012, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot refuza prima înregistrare națională sau regională (prima punere în funcțiune) a unui vehicul care nu îndeplinește cerințele seriei 03 de modificări aduse prezentului regulament.
 - 13.7. Începând cu 12 august 2012, omologările acordate în temeiul prezentului regulament își încetează valabilitatea, cu excepția celor acordate pentru tipuri de vehicule care îndeplinesc cerințele prezentului regulament astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări.
-

ANEXA 1

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



Denumire serviciu administrativ:

.....

.....

.....

Comunicare privind ⁽²⁾:

- omologarea
- refuzul omologării
- prelungirea omologării
- retragerea omologării
- încetarea definitivă a producției

unui tip de vehicul în ceea ce privește încuietorile de uși și elementele de susținere a ușilor în temeiul Regulamentului nr. 11

Omologarea nr.

1. Denumirea comercială sau marca autovehiculului
2. Tipul de vehicul
3. Numele și adresa constructorului
4. Numele și adresa reprezentantului constructorului (după caz)
5. Vehicul prezentat spre omologare la data de
6. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare
7. Data raportului de încercări
8. Numărul raportului de încercări
9. Mențiuni:
tipul de vehicul cu numărul de uși
(berlină 2 uși, 4 uși – break 4 uși
10. Amplasarea mărcii de omologare
11. Motivul (motivele) prelungirii (după caz)
12. Omologarea acordată/refuzată/prelungită/retrasă ⁽²⁾
13. Locul
14. Data
15. Semnătura
16. Lista documentelor depuse la serviciul administrativ care a acordat omologarea este anexată la prezenta comunicare, documentele putând fi obținute la cerere.

⁽¹⁾ Numărul distinctiv al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea.

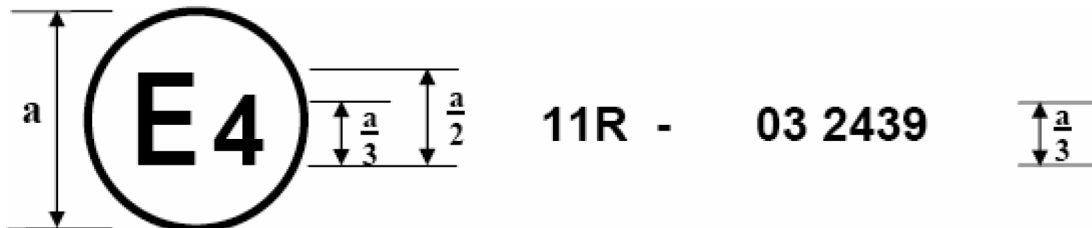
⁽²⁾ Se taie mențiunile care nu se aplică.

ANEXA 2

DISPUNEREA MĂRCILOR DE OMOLOGARE

MODEL A

(a se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

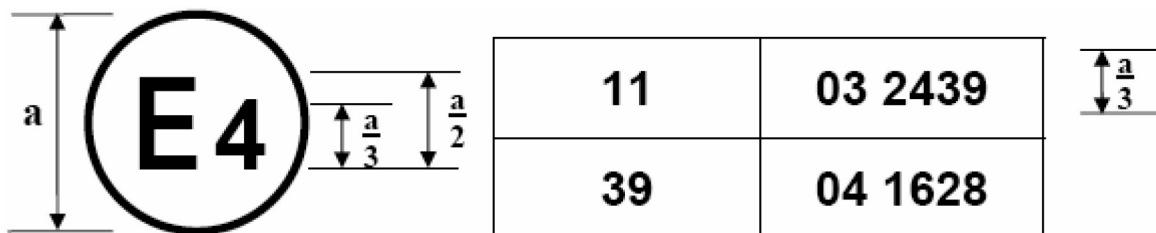


a = 8 mm min.

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat, în ceea ce privește încuietorile de uși și elementele de susținere a ușilor, în Țările de Jos (E 4), în temeiul Regulamentului nr. 11, sub numărul de omologare 032439. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 11, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări.

MODEL B

(a se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)



a = 8 mm min.

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E 4) în conformitate cu Regulamentul nr. 11, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări, și cu Regulamentul nr. 39, astfel cum a fost modificat prin seria 04 de modificări ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Cel de-al doilea număr este dat doar ca exemplu.

ANEXA 3

ÎNCERCAREA ÎNCUIETORILOR PENTRU UȘI SUB SARCINĂ NR. 1, NR. 2 ȘI NR. 3, APLICAREA FORȚEI

1. SCOP

Aceste încercări au ca scop stabilirea cerințelor minime de performanță și a procedurilor de încercare pentru evaluarea și încercarea sistemelor de închidere a ușilor vehiculelor în ceea ce privește rezistența acestora la sarcinile aplicate perpendicular pe fața încuietorii și paralel cu aceasta, pe direcția de deschidere a limbii. De asemenea, pentru ușile care se deschid în poziție verticală, încercările au ca scop stabilirea cerințelor de performanță minime și a unei proceduri de încercare pentru evaluarea mecanismului principal de închidere într-o direcție perpendiculară pe primele două direcții. Mecanismele de închidere principale trebuie să demonstreze că rezistă la sarcini aplicate atât în poziția complet închis, cât și în poziția secundară de închidere; mecanismele de închidere auxiliare și alte mecanisme de închidere a ușilor care au doar o singură poziție, și anume complet închis, trebuie să demonstreze că rezistă la sarcini aplicate perpendicular pe fața încuietorii și paralel cu aceasta, în direcția de deschidere a limbii, la nivelurile specificate pentru poziția complet închis.

2. EFECTUAREA ÎNCERCĂRII

2.1. Încercarea sub sarcină nr. 1

2.1.1. Echipament: instalație fixă de încercare a rezistenței la tracțiune (a se vedea figura 3-1)

2.1.2. Proceduri

2.1.2.1. Poziția complet închis

2.1.2.1.1. Se fixează instalația de încercare în locul de montare a încuietorii și zăvorului. Se aliniază pe direcția de anclanșare paralel cu tija de acționare a instalației. Se montează instalația de încercare cu încuietoria și zăvorul în poziția complet închis, pe mașina de încercare.

2.1.2.1.2. Se așează greutatea pentru aplicarea unei sarcini de 900 N, încercând separarea încuietorii și a zăvorului, pe direcția de deschidere a ușii.

2.1.2.1.3. Se aplică sarcina de încercare pe direcția specificată la punctul 6.1.1 din prezentul regulament și în figura 3-4, la o viteză maximă de 5 mm/min, până când se obține sarcina necesară. Se înregistrează sarcina maximă obținută.

2.1.2.2. Poziția de închidere secundară

2.1.2.2.1. Se fixează instalația de încercare în locul de montare a încuietorii și zăvorului. Se aliniază pe direcția de cuplare paralelă cu tija de acționare a instalației. Se montează instalația de încercare cu încuietoria și zăvorul în poziția de închidere secundară, pe mașina de încercare.

2.1.2.2.2. Se așează greutatea pentru aplicarea unei sarcini de 900 N, încercând desprinderea încuietorii și a zăvorului, pe direcția de deschidere a ușii.

2.1.2.2.3. Se aplică sarcina de încercare pe direcția specificată la punctul 6.1.1 din prezentul regulament și în figura 3-4, la o viteză maximă de 5 mm/min, până când se obține sarcina necesară. Se înregistrează sarcina maximă obținută.

2.1.2.2.4. Placa de încercare pe care este montată încuietoria va avea o configurație a decuplajului pentru zăvor similară situației în care încuietoria ușii va fi montată pe ușile obișnuite ale vehiculului.

2.2. Încercarea sub sarcină nr. 2

2.2.1. Echipament: instalație fixă de încercare a rezistenței la tracțiune (a se vedea figura 3-2)

2.2.2. Proceduri

2.2.2.1. Poziția complet închis

2.2.2.1.1. Se fixează instalația de încercare în locul de montare a încuietorii și zăvorului. Se montează instalația de încercare cu încuietoria și zăvorul în poziția complet închis, pe mașina de încercare.

2.2.2.1.2. Se aplică sarcina de încercare pe direcția specificată la punctul 6.1.2 din prezentul regulament și în figura 3-4, la viteza maximă de 5 mm/min, până când se obține sarcina necesară. Se înregistrează sarcina maximă obținută.

2.2.2.2. Poziția de închidere secundară

2.2.2.2.1. Se fixează instalația de încercare în locașul de montare a încuietorii și zăvorului. Se montează instalația de încercare cu încuietoarea și zăvorul în poziția de închidere secundară, pe mașina de încercare.

2.2.2.2.2. Se aplică sarcina de încercare pe direcția specificată la punctul 6.1.2 din prezentul regulament și în figura 3-4, la viteza maximă de 5 mm/min, până când se obține sarcina necesară. Se înregistrează sarcina maximă obținută.

2.3. Încercarea sub sarcină nr. 3 (pentru ușile care se deschid pe direcție verticală)

2.3.1. Echipament: instalație fixă de încercare a rezistenței la tracțiune (a se vedea figura 3-3)

2.3.2. Procedură

2.3.2.1. Se fixează instalația de încercare în locașul de montare a încuietorii și zăvorului. Se montează instalația de încercare cu încuietoarea și zăvorul în poziția complet închis, pe mașina de încercare.

2.3.2.2. Se aplică sarcina de încercare pe direcția specificată la punctul 6.1.3 din prezentul regulament și în figura 3-4, la viteza maximă de 5 mm/min, până când se obține sarcina necesară. Se înregistrează sarcina maximă obținută.

Figura 3-1

Încuietoare ușă – instalație fixă de încercare pentru încercarea sub sarcină nr. 1

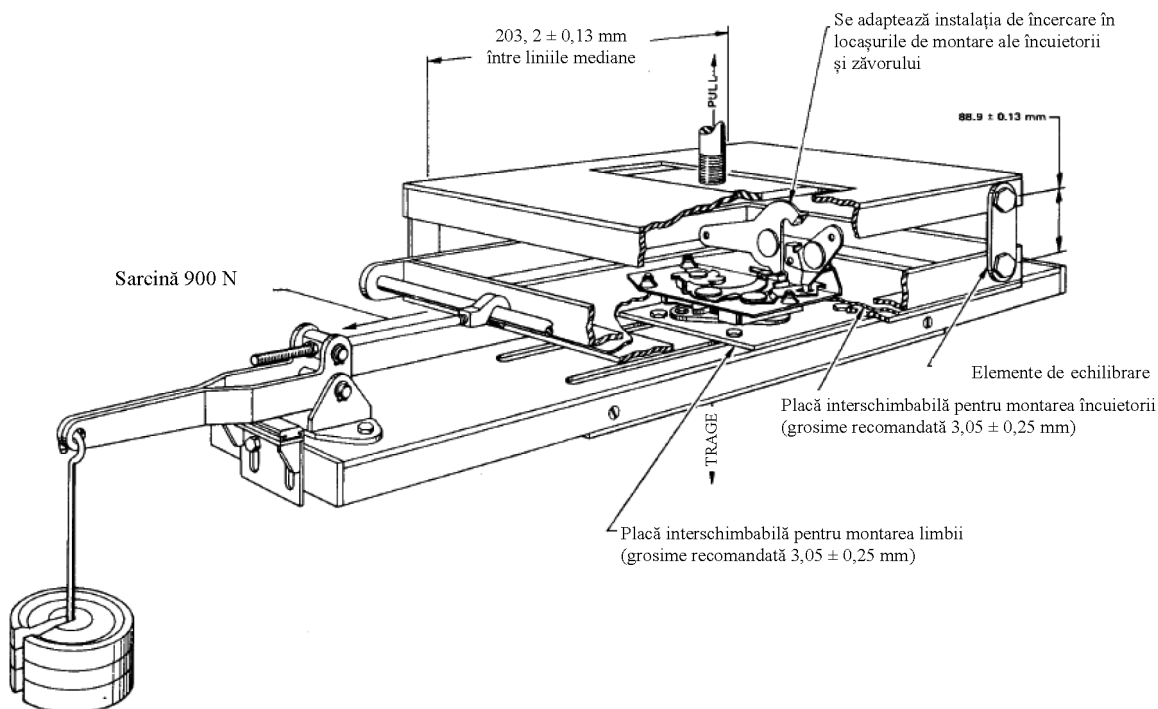


Figura 3-2

Încuietoare de ușă – instalație fixă de încercare pentru încercarea sub sarcină nr. 2

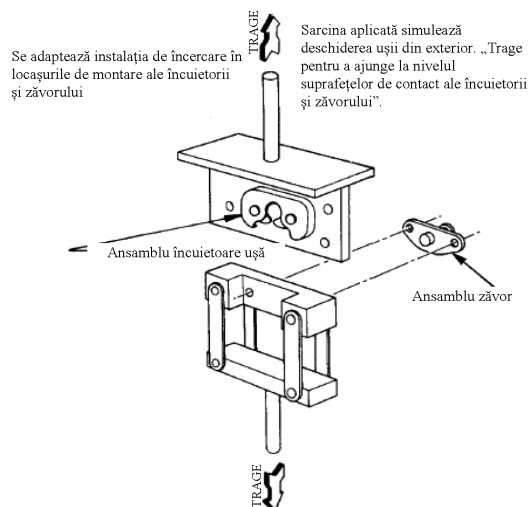


Figura 3-3

Încuietoare – instalație fixă de încercare pentru încercarea sub sarcină nr. 3 (pentru ușile care se deschid pe direcție verticală)

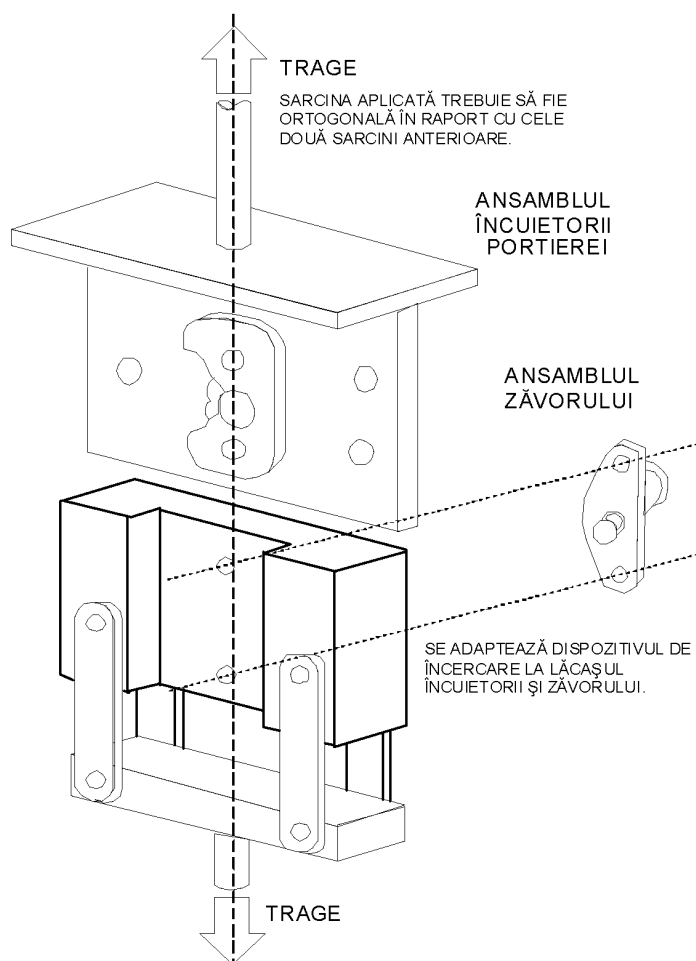
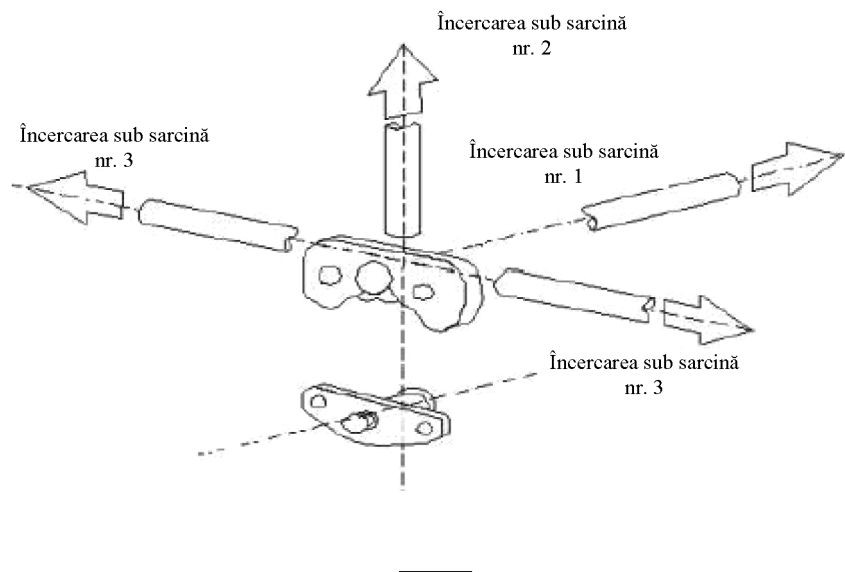


Figura 3-4

Direcțiile de aplicare a sarcinii statice de încercare a ușilor



ANEXA 4

PROCEDURI DE ÎNCERCARE SUB SARCINI INERȚIALE

1. SCOP
Determinarea capacității încuietorii unui vehiculul de a rezista la sarcinile inerțiale, cu ajutorul unei analize matematice a părților componente în poziția reală în care se află pe mașină sau prin utilizarea unui test dinamic.
2. PROCEDURI DE ÎNCERCARE
 - 2.1. Opțiunea 1, calculul
 - 2.1.1. Procedura descrisă în prezenta anexă oferă o modalitate de determinare analitică a capacității unui sistem de închidere a ușii de a rezista la sarcini inerțiale. Forțele arcului reprezintă media dintre forța minimă a arcului obținută în poziția instalată și forța minimă a arcului obținută în poziția de deblocare. Efectele frecării și munca de realizat nu sunt luate în calcul. De asemenea, forța gravitațională exercitată asupra componentelor poate fi omisă dacă tinde să împiedice descuierea. Aceste omisiuni de la calcul sunt permise, deoarece oferă factori de siguranță suplimentară.
 - 2.1.2. Considerente de calcul – Se poate calcula rezistența minimă la inerție, într-o anumită direcție, pentru fiecare componentă sau subansamblu. Rezistența combinată a acestora la operațiunea de descuiere trebuie să asigure că mecanismul de închidere a ușii (atunci când este corect asamblat pe ușă) rămâne în poziția închis atunci când este supus unei sarcini inerțiale de 30 g, în orice direcție. Figura 4-1 este doar un exemplu de componente și combinații de componente care pot fi luate în considerare.
 - 2.2. Opțiunea 2, încercarea dinamică a vehiculului complet
 - 2.2.1. Echipament de încercare
 - 2.2.1.1. Un dispozitiv de accelerare (sau decelerare).
 - 2.2.1.2. Unul dintre următoarele vehicule:
 - 2.2.1.2.1. un vehicul complet, incluzând cel puțin ușă (uși), încuietoare (încuietori) ale ușii, mâner(e) exterior (exterioare) ale ușii cu sistem mecanic de închidere, manetă (manete) de deschidere din interior a ușii, dispozitiv(e) de blocare, echipamente interioare și garnitura ușii;
 - 2.2.1.2.2. o caroserie brută (respectiv, cadrul, ușile și alte componente de susținere a ușilor) inclusiv, cel puțin, ușa (ușile), încuietoare (încuietori) ale ușii, mâner(e) exterior (exterioare) de ușă cu sistem mecanic de închidere, manetă (manete) de deschidere din interior a ușii și dispozitiv(e) de blocare;
 - 2.2.1.3. un dispozitiv sau mijloc de înregistrare a deschiderii ușilor;
 - 2.2.1.4. echipament de măsurare și înregistrare a accelerației.
 - 2.2.2. Configurația de încercare
 - 2.2.2.1. Se fixează bine vehiculul complet sau caroseria brută pe un dispozitiv care, atunci când este accelerat simultan, va determina situarea tuturor punctelor de pe curba impulsurilor de impact în interiorul coridorului definit în tabelul 4-1 și în figura 4-2.
 - 2.2.2.2. Ușile pot fi ancorate pentru evitarea distrugerii echipamentului folosit pentru înregistrarea deschiderii ușilor.
 - 2.2.2.3. Se instalează echipamentul utilizat pentru înregistrarea deschiderii ușilor.
 - 2.2.2.4. Se închide ușa (ușile) care urmează a fi supusă (supuse) încercării și se verifică dacă încuietoarea (încuietorii) se află în poziție complet închis, dacă ușa (ușile) este descuiată (sunt descuiate) și dacă toate ferestrele, în cazul în care acestea există, sunt închise.
 - 2.2.3. Direcții de efectuare a încercărilor (a se vedea figura 4-3)
 - 2.2.3.1. Configurația longitudinală nr. 1. Se orientează vehiculul sau caroseria brută astfel încât axa longitudinală a acestuia să fie pe aceeași linie cu axa dispozitivului de accelerare, simulând un impact frontal.

- 2.2.3.2. Configurația longitudinală nr. 2. Se orientează vehiculul sau caroseria brută astfel încât axa longitudinală a acestuia să fie pe aceeași linie cu axa dispozitivului de accelerare, simulând un impact din spate.
- 2.2.3.3. Configurația transversală nr. 1. Se orientează vehiculul sau caroseria brută astfel încât axa transversală a acestuia să fie pe aceeași linie cu axa dispozitivului de accelerare, simulând un impact lateral, pe partea conducătorului auto.
- 2.2.3.4. Configurația transversală nr. 2. (Numai pentru vehiculele cu sisteme ale ușilor diferite pe fiecare parte). Se orientează vehiculul sau caroseria brută astfel încât axa sa transversală să fie pe aceeași linie cu axa dispozitivului de accelerare, simulând un impact lateral pe direcția opusă celei descrise la punctul 2.2.3.3 din prezenta anexă.
- 2.3. Opțiunea 3, încercarea dinamică a ușilor
- 2.3.1. Echipament de încercare
- 2.3.1.1. Ansamblul (ansamblurile) ușii, incluzând cel puțin încuietoare (încuietori), mâner (mânere) exterioare de ușă cu închidere mecanică, mâner (mânere) interioare de deschidere a ușii și dispozitiv(e) de blocare.
- 2.3.1.2. O instalație de încercare fixă, pentru montarea ușii (ușilor).
- 2.3.1.3. Un dispozitiv de accelerare (sau decelerare).
- 2.3.1.4. Un dispozitiv de ancorare.
- 2.3.1.5. Un dispozitiv sau mijloc de înregistrare a deschiderii ușilor.
- 2.3.1.6. Echipamentul utilizat pentru măsurarea și înregistrarea accelerațiilor.
- 2.3.2. Configurația de încercare
- 2.3.2.1. Se fixează ansamblurile de ușă fie separat, fie împreună, pe instalația de încercare. Fiecare încuietoare cu zăvor trebuie să fie montată astfel încât să corespundă orientării pe care o are pe vehicul și direcției necesare pentru efectuarea încercărilor sub sarcini inerțiale (punctul 2.3.3 din prezenta anexă).
- 2.3.2.2. Se fixează instalația de încercare pe dispozitivul de accelerare.
- 2.3.2.3. Se instalează echipamentul utilizat pentru înregistrarea deschiderii ușilor.
- 2.3.2.4. Se verifică dacă încuietoarea ușii se află în poziția complet închis, dacă ușa este ancorată, descuiată și dacă fereastra, în cazul în care aceasta există, este închisă.
- 2.3.3. Direcții de efectuare a încercărilor (a se vedea figura 4-3)
- 2.3.3.1. Configurația longitudinală nr. 1. Se orientează subsistemul (subsistemele) ușilor de pe dispozitivul de accelerare în direcția unui impact frontal.
- 2.3.3.2. Configurația longitudinală nr. 2. Se orientează subsistemul (subsistemele) ușilor de pe dispozitivul de accelerare în direcția unui impact din spate.
- 2.3.3.3. Configurația transversală nr. 1. Se orientează subsistemul (subsistemele) ușilor de pe dispozitivul de accelerare în direcția unui impact lateral, pe partea conducătorului auto.
- 2.3.3.4. Configurația transversală nr. 2. Se orientează subsistemul (subsistemele) ușilor de pe dispozitivul de accelerare în direcția opusă celei descrise la punctul 2.3.3.3 din prezenta anexă.
- 2.3.3.5. Configurația verticală nr. 1. (Aplicabilă în cazul ușilor care se deschid pe direcție verticală). Se orientează subsistemul (subsistemele) ușilor de pe dispozitivul de accelerare astfel încât axa verticală a ușii (atunci când este montată pe un vehicul) să fie pe aceeași linie cu axa dispozitivului de accelerare, simulând răsturnarea, în care forța este aplicată din partea de sus către partea de jos a ușii (atunci când aceasta este montată pe un vehicul).

- 2.3.3.6. Configurația verticală nr. 2. (Aplicabilă în cazul ușilor care se deschid pe direcție verticală). Orientați subsistemul (subsistemele) ușilor de pe dispozitivul de accelerare astfel încât axa verticală a ușii (atunci când este montată pe un vehicul) să fie pe aceeași linie cu axa dispozitivului de accelerare, simulând răsturnarea, în care forța este aplicată în direcția opusă celei descrise la punctul 2.3.3.5 din prezenta anexă.
- 2.4. Încercarea pentru opțiunile 2 și 3
- 2.4.1. Se menține un nivel minim de accelerare de 30 g timp de cel puțin 30 ms, păstrând accelerația în interiorul coridorului de impulsuri descris în tabelul 4-1 și prezentat grafic în figura 4-2.
- 2.4.2. Accelerați instalația (instalațiile) de încercare în următoarele direcții:
- 2.4.2.1. Pentru încercările de la opțiunea 2:
- 2.4.2.1.1. În direcția specificată la punctul 2.2.3.1 din prezenta anexă.
- 2.4.2.1.2. În direcția specificată la punctul 2.2.3.2 din prezenta anexă.
- 2.4.2.1.3. În direcția specificată la punctul 2.2.3.3 din prezenta anexă.
- 2.4.2.1.4. În direcția specificată la punctul 2.2.3.4 din prezenta anexă.
- 2.4.2.2. Pentru încercările de la opțiunea 3:
- 2.4.2.2.1. În direcția specificată la punctul 2.3.3.1 din prezenta anexă.
- 2.4.2.2.2. În direcția specificată la punctul 2.3.3.2 din prezenta anexă.
- 2.4.2.2.3. În direcția specificată la punctul 2.3.3.3 din prezenta anexă.
- 2.4.2.2.4. În direcția specificată la punctul 2.3.3.4 din prezenta anexă.
- 2.4.2.2.5. În direcția specificată la punctul 2.3.3.5 din prezenta anexă.
- 2.4.2.2.6. În direcția specificată la punctul 2.3.3.6 din prezenta anexă.
- 2.4.3. În cazul în care, în orice moment pe perioada desfășurării încercării, impulsul depășește 36 g și cerințele de încercare sunt satisfăcute, încercarea va fi considerată reușită.
- 2.4.4. Asigurați-vă că ușa nu s-a deschis și nu s-a închis în timpul desfășurării încercării.

Figura 4-1

Sarcina inerțială – Exemplu de calcul

Date fiind:

Sistemul de închidere a ușii supus unei decelerări de 30 g

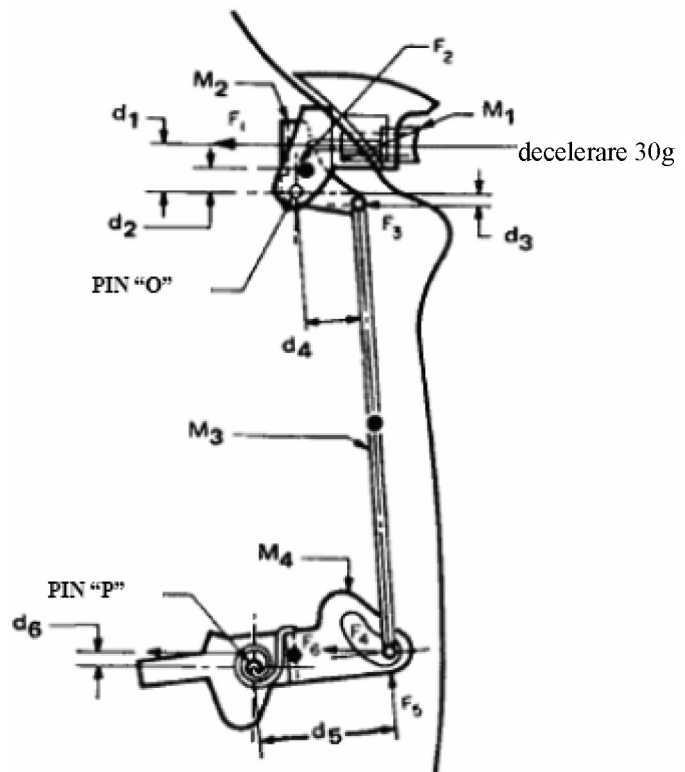
Forța medie rezultată prin resortul acționat la apăsarea butonului = 0,459 kgf

Cuplul rezultat la acționarea resortului de clichet = 0,0459 kgf m

$a = 30 \text{ g (m/s}^2\text{)}$

$F = ma = m \cdot 30 \text{ g} = m \cdot 294,2$

$M_1 = 0,0163 \text{ kg}$	$d_1 = 31,50 \text{ mm}$
$M_2 = 0,0227 \text{ kg}$	$d_2 = 10,67 \text{ mm}$
$M_3 = 0,0122 \text{ kg}$	$d_3 = 4,83 \text{ mm}$
$M_4 = 0,0422 \text{ kg}$	$d_4 = 31,50 \text{ mm}$
	$d_5 = 37,59 \text{ mm}$
	$d_6 = 1,90 \text{ mm}$



● denotă centrul de gravitație al componentei

$$F_1 = M_1 \times a - \text{Sarcina medie pe resortul butonului} = (0,0163 \text{ kg} \times 30 \text{ g}) - 0,459 \text{ kgf} = 0,03 \text{ kgf}$$

$$F_2 = M_2 \times a = 0,0227 \text{ kg} \times 30 \text{ g} = 0,681 \text{ kgf}$$

$$F_3 = M_3/2 \times a = 0,0122 \text{ kg}/2 \times 30 \text{ g} = 0,183 \text{ kgf}$$

$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= F_1 \times d_1 + F_2 \times d_2 - F_3 \times d_3 \\ &= 0,03 \times 31,5 + 0,681 \times 10,67 - 0,183 \times 4,83 \\ &= 7,33 \text{ kgf mm} \end{aligned}$$

$$F_5 = M_o/d_4 = 7,33/31,5 = 0,2328 \text{ kgf}$$

$$F_6 = M_4 \times a = 0,0422 \text{ kg} \times 30 \text{ g} = 1,266 \text{ kgf}$$

$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= \text{Cuplu rezultat la acționarea resortului de clichet} - (F_5 d_5 + F_6 d_6)/1\,000 \\ &= 0,0459 - (0,2328 \times 37,59 + 1,266 \times 1,9)/1\,000 \\ &= 0,0347 \text{ kgf m} \end{aligned}$$

Tabel 4-1

Coridorul impulsurilor de accelerație

Limita superioară			Limita inferioară		
Punctul	Timpul (ms)	Accelerația (g)	Punctul	Timpul (ms)	Accelerația (g)
A	0	6	E	5	0
B	20	36	F	25	30
C	60	36	G	55	30
D	100	0	H	70	0

Figura 4-2

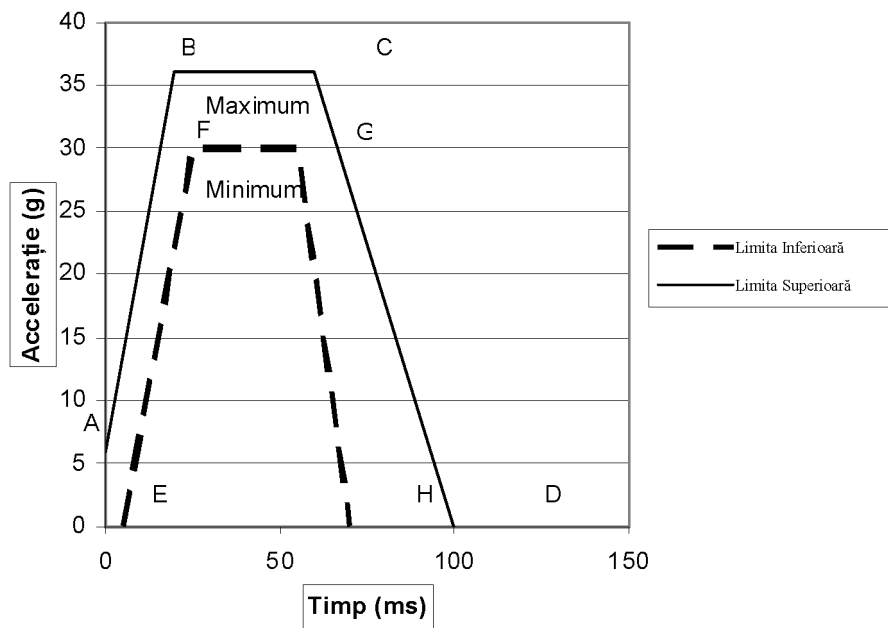
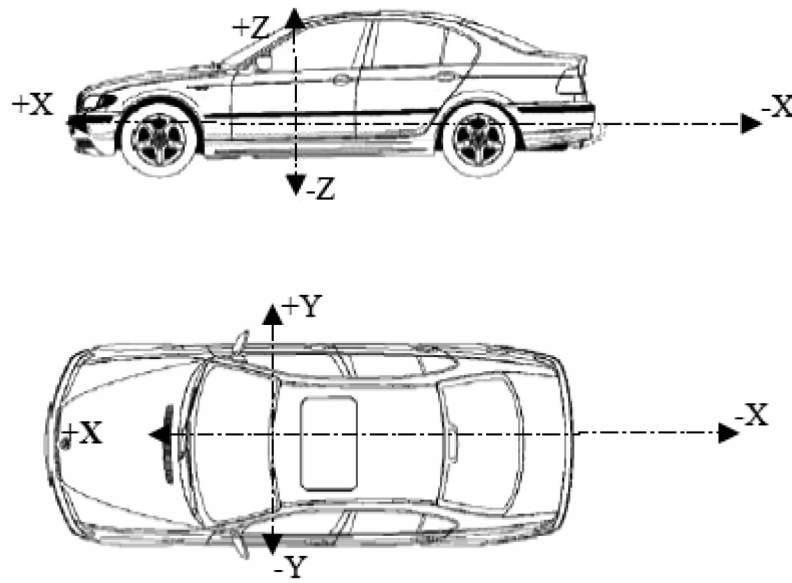
Impulsuri de accelerație**Coridor impulsuri accelerație**

Figura 4-3

Sistemul de referință al coordonatelor vehiculului pentru încercarea sub sarcini inerțiale



- X = direcție longitudinală
- Y = direcție transversală
- Z = direcție verticală

ANEXA 5

PROCEDURA DE ÎNCERCARE A BALAMALELOR

1. SCOP

Aceste încercări sunt efectuate pentru a determina capacitatea sistemului de balamale al unui vehicul de a rezista la sarcinile de încercare aplicate:

(a) în direcțiile longitudinală și transversală; și, în plus,

(b) pentru ușile care se deschid pe direcție verticală, pe direcția verticală a vehiculului.

2. PROCEDURA DE ÎNCERCARE

2.1. Sistem de balamale multiple

2.1.1. Încercarea sub sarcini longitudinale

2.1.1.1. Echipament

2.1.1.1.1. Instalație fixă de încercare a rezistenței la tracțiune

2.1.1.1.2. O instalație tipică de încercare sub sarcini statice este ilustrată în figura 5-1.

2.1.1.2. Procedură

2.1.1.2.1. Se fixează sistemul de balamale în locașul de montare al instalației de încercare. Poziția balamalei trebuie să simuleze poziția de pe vehicul (cu ușa închisă complet) față de linia mediană a balamalei. În scopul încercărilor, distanța dintre capetele extreme ale unei balamale din sistem și capătul extrem al unei alte balamale din sistem trebuie fixată la 406 ± 4 mm. Sarcina se aplică echidistant între mediana porțiunilor angrenate ale cuiului balamalei și prin mediana cuiului balamalei în direcția longitudinală a vehiculului (a se vedea figura 5-2).

2.1.1.2.2. Se aplică sarcina de încercare la o viteză maximă de 5 mm/min până când se obține sarcina necesară. Eșecul constă în desprinderea oricăreia dintre balamale. Se înregistrează sarcina maximă obținută.

2.1.2. Încercarea sub sarcini transversale

2.1.2.1. Echipament

2.1.2.1.1. Instalație fixă de încercare a rezistenței la tracțiune

2.1.2.1.2. O instalație tipică de încercare sub sarcini statice este ilustrată în figura 5-1.

2.1.2.2. Procedură

2.1.2.2.1. Se fixează sistemul de balamale în locașul de montare al instalației de încercare. Poziția balamalei trebuie să simuleze poziția de pe vehicul (cu ușa închisă complet) față de linia mediană a balamalei. În scopul încercărilor, distanța dintre capetele extreme ale unei balamale din sistem și capătul extrem al unei alte balamale din sistem trebuie fixată la 406 ± 4 mm. Sarcina se aplică echidistant între mediana porțiunilor angrenate ale cuiului balamalei și prin mediana cuiului balamalei în direcția transversală a vehiculului (a se vedea figura 5-2).

2.1.2.2.2. Se aplică sarcina de încercare la o viteză maximă de 5 mm/min până când se obține sarcina necesară. Eșecul constă în desprinderea unei balamale. Se înregistrează sarcina maximă obținută.

2.1.3. Încercarea sub sarcini verticale (pentru ușile care se deschid pe direcție verticală)

2.1.3.1. Echipament

2.1.3.1.1. Instalație fixă de încercare a rezistenței la tracțiune

- 2.1.3.1.2. O instalație tipică de încercare sub sarcini statice este ilustrată în figura 5-1.
- 2.1.3.2. Procedură
- 2.1.3.2.1. Se fixează sistemul de balamale în locașul de montare al instalației de încercare. Poziția balamalei trebuie să simuleze poziția de pe vehicul (cu ușa închisă complet) față de linia mediană a balamalei. În scopul încercărilor, distanța dintre capetele extreme ale unei balamale din sistem și capătul extrem al unei alte balamale din sistem trebuie fixată la 406 ± 4 mm. Sarcina se aplică prin mediana cuiului balamalei, în direcție perpendiculară față de sarcina longitudinală și cea transversală (a se vedea figura 5-2).
- 2.1.3.2.2. Se aplică sarcina de încercare la o viteză maximă de 5 mm/min până când se obține sarcina necesară. Eșecul constă în desprinderea oricăreia dintre balamale. Înregistrați sarcina maximă obținută.
- 2.2. Evaluarea unei singure balamale. În unele situații poate fi necesară încercarea individuală a balamalelor dintr-un sistem de balamale. În acest caz, rezultatele pentru o singură balama, atunci când aceasta este supusă încercării în conformitate cu procedurile de mai jos, trebuie să demonstreze că sunt îndeplinite cerințele pentru sistem specificate la punctul 6.1.5.1 din prezentul regulament. (De exemplu, o balama individuală dintr-un sistem cu balama dublă trebuie să poată rezista la 50 % din sarcinile la care, conform cerințelor, trebuie să reziste întregul sistem.)
- 2.2.1. Proceduri de încercare
- 2.2.1.1. Sarcină longitudinală. Se fixează sistemul de balamale în locașul de montare al instalației de încercare. Poziția balamalei trebuie să simuleze poziția de pe vehicul (cu ușa închisă complet) față de linia mediană a balamalei. În scopul încercărilor, sarcina se aplică echidistant între mediana porțiunilor anclanșate ale cuiului balamalei și prin mediana cuiului balamalei în direcția longitudinală a vehiculului. Se aplică sarcina de încercare la o viteză maximă de 5 mm/min până când se obține sarcina necesară. Eșecul constă în desprinderea oricăreia dintre balamale. Se înregistrează sarcina maximă obținută.
- 2.2.1.2. Sarcină transversală. Se fixează sistemul de balamale în locașul de montare al instalației de încercare. Poziția balamalei trebuie să simuleze poziția de pe vehicul (cu ușa închisă complet) față de linia mediană a balamalei. În scopul încercărilor, sarcina se aplică echidistant între mediana porțiunilor anclanșate ale cuiului balamalei și prin mediana cuiului balamalei în direcția transversală a vehiculului. Se aplică sarcina de încercare la o viteză maximă de 5 mm/min până când se obține sarcina necesară. Eșecul constă în desprinderea oricăreia dintre balamale. Se înregistrează sarcina maximă obținută.
- 2.2.1.3. Sarcină verticală. Se fixează sistemul de balamale în locașul de montare de pe instalația de încercare. Poziția balamalei trebuie să simuleze poziția de pe vehicul (cu ușa închisă complet) față de linia mediană a balamalei. În scopul încercărilor, sarcina se aplică pe linia mediană a cuiului balamalei în direcție perpendiculară față de sarcinile longitudinală și transversală. Se aplică sarcina de încercare la o viteză maximă de 5 mm/min până când se obține sarcina necesară. Eșecul constă în desprinderea oricăreia dintre balamale. Se înregistrează sarcina maximă obținută.
- 2.3. Pentru balamalele tip pian, nu se aplică cerințele privind poziția balamalei și amplasarea instalației de încercare se modifică astfel încât forțele de încercare să se aplice pe sistemul complet de balamale.

Figura 5-1

Instalații de încercare sub sarcini statice

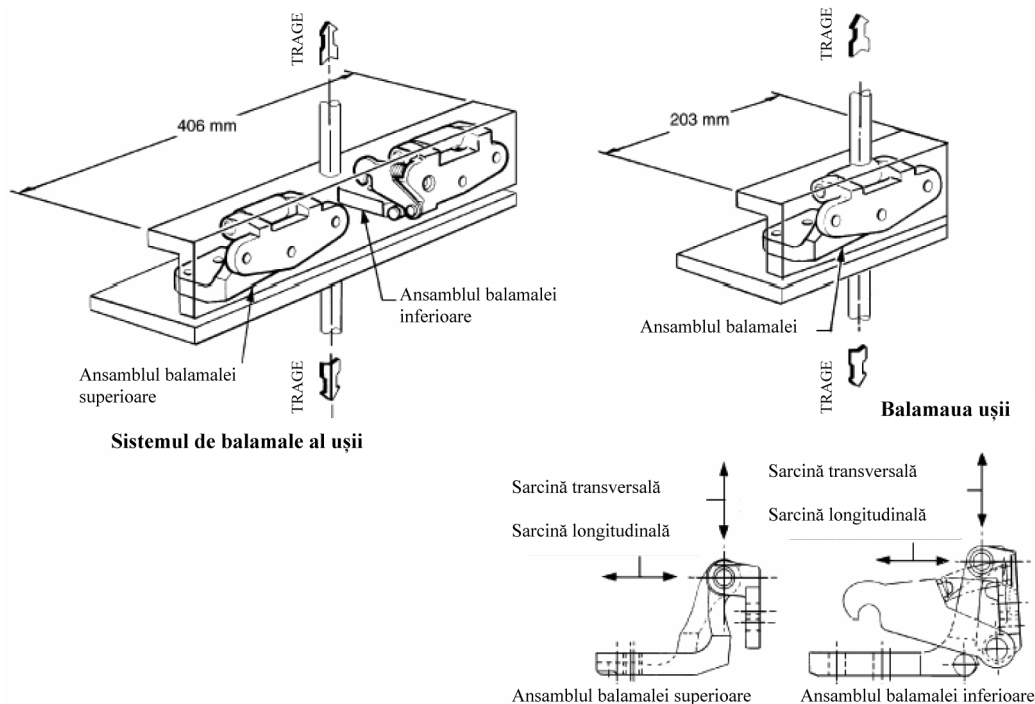
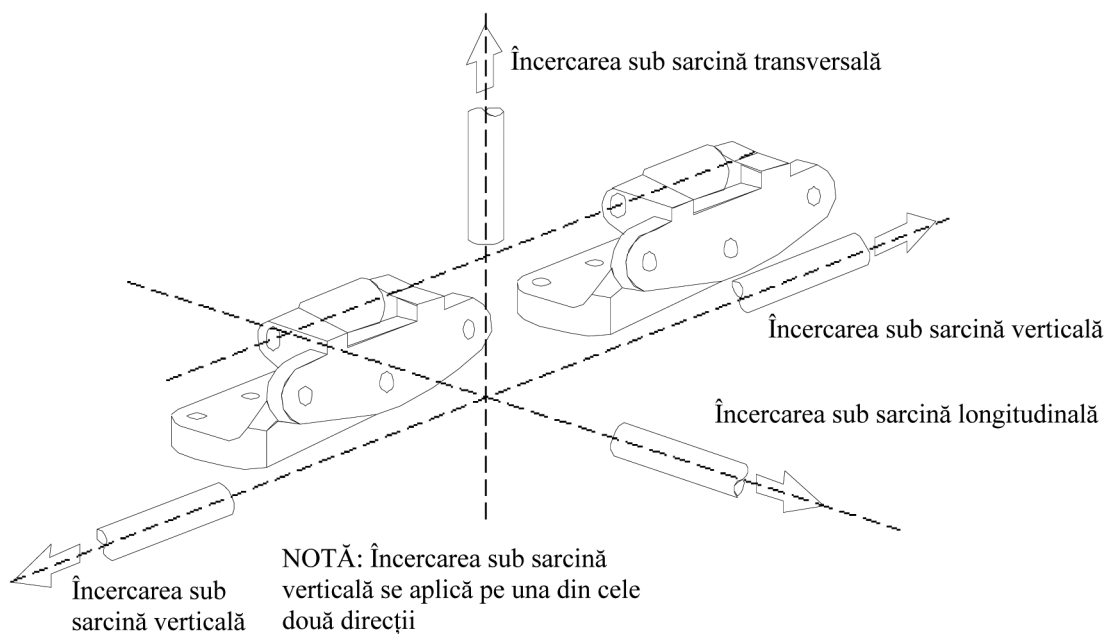


Figura 5-2

Direcțiile de încercare sub sarcini statice pentru ușile care se deschid pe verticală



ANEXA 6

UȘĂ LATERALĂ GLISANTĂ**Încercarea ușii complete**

1. SCOP

Această încercare are ca scop stabilirea cerințelor minime de performanță și a unei proceduri de încercare pentru evaluarea și încercarea elementelor de susținere a ușii atunci când sunt instalate atât pe ușă, cât și pe cadrul ușii. Această încercare completează încercările aplicabile specificate în anexa 3 și anexa 4.

2. PREVEDERI GENERALE

2.1. Încercările sunt efectuate cu ajutorul unui vehicul complet sau a unei carcase brute cu ușă glisantă și elementele sale de susținere.

2.2. Încercarea este efectuată cu ajutorul a două dispozitive de aplicare a forței, capabile să aplice forțele exterioare transversale specificate la punctul 6.2.4 din prezentul regulament. Configurația de încercare este ilustrată în figura 6-1. Sistemul de aplicare a forței trebuie să includă următoarele:

2.2.1. două plăci de aplicare a forței;

2.2.2. două dispozitive de aplicare a forței capabile să aplice sarcina exterioară transversală necesară pentru o deplasare minimă de 300 mm;

2.2.3. două celule de sarcină având suficientă capacitate pentru a măsura sarcinile aplicate;

2.2.4. două dispozitive de măsurare lineară a deplasării, necesare pentru măsurarea deplasării dispozitivului de aplicare a forței pe perioada desfășurării încercării;

2.2.5. echipament pentru măsurarea a cel puțin 100 mm distanță de separare între interiorul ușii și marginea exterioară a cadrului ușii, respectând toate cerințele relevante privind siguranța și sănătatea.

3. CONFIGURAȚIA DE ÎNCERCARE

3.1. Scoateți toate echipamentele din interior și elementele decorative de pe ansamblul ușii glisante.

3.2. Scoateți scaunele și orice elemente interioare care pot interfera cu acțiunea de montare și utilizare a echipamentului de încercare și toate elementele de pe stâlpi și componentele nestructurale care se suprapun cu ușa și care determină amplasarea incorectă a plăcilor de aplicare a forței.

3.3. Montați dispozitivele de aplicare a forței și structura de susținere aferentă pe podeaua vehiculului de încercare. Fiecare dispozitiv de aplicare a forței și structura de susținere aferentă trebuie să fie rigid fixat(ă) pe o suprafață orizontală de pe podeaua vehiculului în timpul aplicării sarcinilor.

3.4. Se identifică marginea anterioară și posterioară a ușii glisante ori a structurii vehiculului de care este prinsă, care cuprinde o încuietorie/un zăvor.

3.5. Se închide ușa glisantă, asigurându-se anclanșarea completă a tuturor elementelor de susținere a ușii.

3.6. Pentru orice margine a ușii supusă încercării care conține o încuietorie/un zăvor se utilizează următoarele configurații de încercare:

3.6.1. Placa de aplicare a forței are lungimea de 150 mm și lățimea de 50 mm, cu o grosime de cel puțin 15 mm. Marginile plăcii sunt rotunjite la o rază de 6 mm ± 1 mm.

3.6.2. Se așează dispozitivul de aplicare a forței și placa de aplicare a forței pe ușă, astfel încât forța aplicată să fie orizontală și perpendiculară pe linia longitudinală mediană a vehiculului și centrată vertical pe partea montată pe ușă a încuietorii/zăvorului.

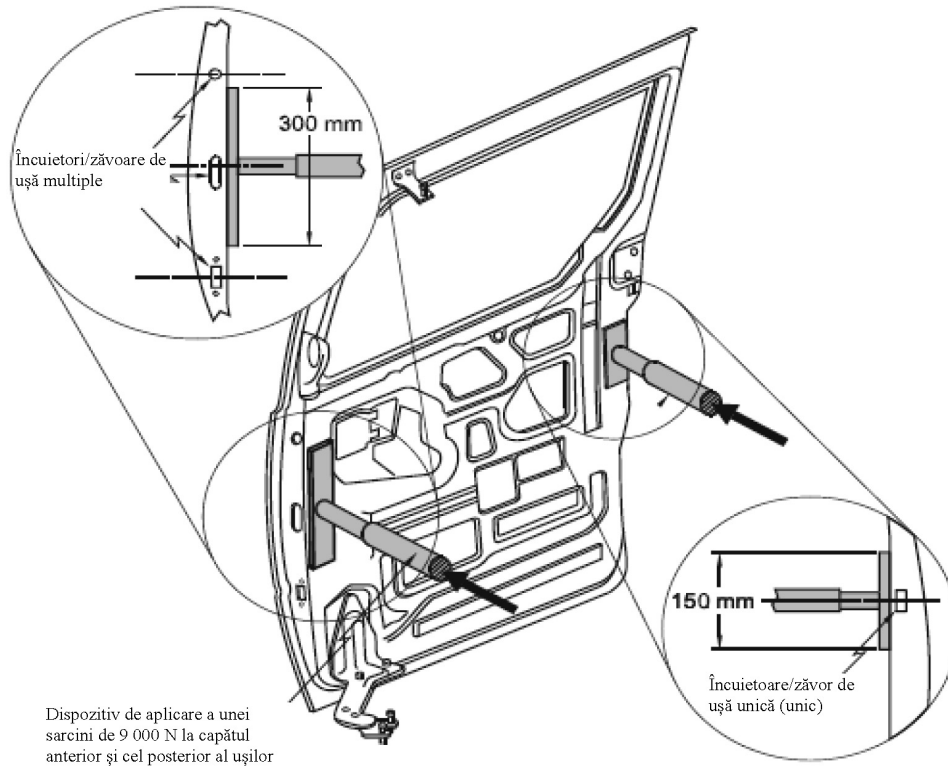
- 3.6.3. Placa de aplicare a forței este poziționată astfel încât marginea lungă a plăcii să fie cât se poate de apropiată de și paralelă cu marginea interioară a ușii, fără însă ca distanța dintre marginea din față a plăcii și marginea interioară a ușii să depășească 12,5 mm.
- 3.7. Pentru fiecare margine a ușii supuse încercării care conține mai mult de o încuietore/un zăvor se utilizează următoarele configurații de încercare:
- 3.7.1. Placa de aplicare a forței are lungimea de 300 mm și lățimea de 50 mm, cu o grosime de cel puțin 15 mm. Marginile plăcii sunt rotunjite la o rază de $6 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$.
- 3.7.2. Se așează dispozitivul de aplicare a forței și placa de aplicare a forței pe ușă, astfel încât forța aplicată să fie orizontală și perpendiculară pe linia longitudinală mediană a vehiculului și centrată vertical într-un punct aflat la jumătatea distanței între marginile exterioare cele mai îndepărtate ale ansamblului încuietore/zăvor.
- 3.7.3. Placa de aplicare a forței este poziționată astfel încât marginea lungă a plăcii să fie cât se poate de apropiată de și paralelă cu marginea interioară a ușii, fără însă ca distanța dintre marginea din față a plăcii și marginea interioară a ușii să depășească 12,5 mm.
- 3.8. Pentru fiecare margine a ușii supuse încercării care nu conține cel puțin o încuietore/un zăvor se utilizează următoarele configurații de încercare:
- 3.8.1. Placa de aplicare a forței are lungimea de 300 mm și lățimea de 50 mm, cu o grosime de cel puțin 15 mm.
- 3.8.2. Se așează dispozitivul de aplicare a forței și placa de aplicare a forței pe ușă, astfel încât forța aplicată să fie orizontală și perpendiculară pe linia longitudinală mediană a vehiculului și centrată vertical într-un punct aflat la jumătatea distanței pe lungimea marginii ușii, asigurându-vă că dispozitivul de aplicare a sarcinii nu vine în contact cu geamul ferestrei.
- 3.8.3. Placa de aplicare a forței este poziționată cât mai aproape de ușă. Nu este necesar ca placa de aplicare a forței să fie verticală.
- 3.9. Ușa este descuiată. Nu se pot suda sau atașa alte dispozitive sau elemente pe ușa laterală glisantă sau pe oricare dintre părțile componente ale acesteia.
- 3.10. Se atașează orice echipament utilizat la măsurarea distanței de desprindere a ușii care va fi utilizat la determinarea nivelurilor de desprindere pe parcursul procedurii de încercare.
- 3.11. Se așează structura de aplicare a sarcinii astfel încât plăcile de aplicare a forței să vină în contact cu interiorul ușii glisante.

4. PROCEDURA DE ÎNCERCARE

- 4.1. Se acționează fiecare dispozitiv de aplicare a forței la o viteză maximă de 2 000 N pe minut, conform specificațiilor constructorului, până când se obține o forță de 9 000 N pe fiecare dispozitiv de aplicare a forței sau până când unul dintre dispozitivele de aplicare a forței realizează o deplasare totală de 300 mm.
- 4.2. Dacă unul dintre dispozitivele de aplicare a forței atinge forța țintă de 9 000 N înaintea celui alt dispozitiv, se menține forța de 9 000 N pe primul dispozitiv până când și cel de al doilea dispozitiv de aplicare a forței atinge forța de 9 000 N.
- 4.3. De îndată ce ambele dispozitive de aplicare a forței ating fiecare forța de 9 000 N, se întrerupe înaintea dispozitivelor, iar acestea sunt menținute sub sarcina rezultată de cel puțin 10 secunde.
- 4.4. Se menține dispozitivul de aplicare a forței în poziția specificată la punctul 4.3 și într-un interval de 60 de secunde măsurată distanța de separare dintre marginea exterioară a cadrului ușii și marginea interioară a ușii, de-a lungul perimetrului ușii.

Figura 6-1

Procedura de încercare a vehiculului complet cu uși laterale glisante (Notă: Ușa glisantă este ilustrată separat, nu montată pe vehicul)



Numai textele originale CEE/ONU au efect juridic în temeiul dreptului internațional public. Statutul și data intrării în vigoare ale prezentului regulament trebuie verificate în cea mai recentă versiune a documentului de situație CEE/ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la adresa: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulamentul nr. 18 al Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește protejarea acestora împotriva unei utilizări neautorizate

Include întregul text valabil până la:

Suplimentul 2 la seria de amendamente 03 – Data intrării în vigoare: 15 octombrie 2008

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologarea
5. Specificații generale
6. Specificații particulare
7. Modificarea tipului de vehicul și prelungirea omologării
8. Conformitatea procedurilor de producție
9. Sancțiuni pentru neconformitatea producției
10. Încetarea definitivă a producției
11. Dispozitive suplimentare
12. Dispoziții tranzitorii
13. Denumirea și adresa serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare și ale departamentelor administrative

ANEXE

- Anexa 1 – Comunicare privind omologarea sau prelungirea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul în ceea ce privește protejarea acestuia împotriva unei utilizări neautorizate, în temeiul Regulamentului nr. 18
- Anexa 2 – Exemple de mărci de omologare
- Anexa 3 – Încercarea la uzură a dispozitivelor de protecție care acționează asupra direcției

1. DOMENIUL DE APLICARE
 - 1.1. Prezentul regulament se aplică autovehiculelor care au cel puțin trei roți, cu excepția celor din categoriile M_1 și N_1 ⁽¹⁾, în ceea ce privește protejarea lor împotriva utilizării neautorizate.
 - 1.2. Vehiculele omologate în conformitate cu dispozițiile părții I a Regulamentului nr. 116 sunt considerate conforme cu prezentul regulament.
2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament,

 - 2.1. „omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește protejarea acestuia împotriva utilizării neautorizate;
 - 2.2. „tipul de vehicul” înseamnă o categorie de autovehicule din categoriile M_2 , M_3 , N_2 și N_3 care nu prezintă diferențe referitoare la următoarele aspecte esențiale:

⁽¹⁾ Astfel cum este precizat în anexa 7 la Rezoluția consolidată privind construcția de vehicule (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.1. indicațiile constructorului privind tipul de vehicul;
- 2.2.2. amplasarea și proiectarea elementului sau a elementelor vehiculului asupra cărora acționează dispozitivul de protecție;
- 2.2.3. tipul dispozitivului de protecție;
- 2.3. „dispozitivul de protecție” înseamnă un sistem destinat să prevină acționarea normală neautorizată a motorului sau a altei surse de putere a motorului principal al vehiculului în combinație cu cel puțin un sistem care:
 - (a) blochează direcția; sau
 - (b) blochează transmisia; sau
 - (c) blochează comanda schimbătorului de viteze; sau
 - (d) blochează frânele.

În cazul unui sistem de blocare a frânelor, dezactivarea dispozitivului nu eliberează automat frânele, contrar intenției conducătorului auto;
- 2.4. „direcția” înseamnă comanda direcției, coloana de direcție și elementele sale accesorii de acoperire, arborele de direcție, caseta de direcție și toate celelalte componente care afectează direct eficiența dispozitivului de protecție;
- 2.5. „combinația” înseamnă una dintre variantele special elaborate și construite ale unui sistem de blocare care, la activarea corespunzătoare, permite funcționarea acestuia;
- 2.6. „cheia” înseamnă 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.
3. CEREREA DE OMOLOGARE
- 3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește un dispozitiv de protecție pentru prevenirea utilizării neautorizate a acestuia trebuie înaintată de către constructor sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.
- 3.2. Cererea de omologare este însoțită de documentele menționate mai jos, în trei exemplare fiecare, precum și de următoarele documente speciale:
 - 3.2.1. descrierea detaliată a tipului de vehicul din punctul de vedere al dispunerii și al construcției comenzii sau unității pe care acționează dispozitivul de protecție;
 - 3.2.2. schițe, la scara adecvată și suficient de detaliate, ale dispozitivului de protecție și ale sistemului de montare al acestuia;
 - 3.2.3. descrierea tehnică a dispozitivului.
- 3.3. Următoarele elemente se trimit serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare:
 - 3.3.1. un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează să fie omologat, dacă serviciul tehnic solicită acest lucru; și
 - 3.3.2. la cererea serviciului tehnic, acele componente ale vehiculului pe care serviciul le consideră esențiale pentru verificările prevăzute la punctele 5 și 6 din prezentul regulament.
4. OMOLOGAREA
- 4.1. Dacă tipul de vehicul pentru care se solicită omologarea în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele de la punctele 5 și 6 de mai jos, se acordă omologarea pentru respectivul tip de vehicul.
- 4.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale numărului (în prezent 03 corespunzând seriei de amendamente 03 care a intrat în vigoare la 23 iunie 2005) indică seria de amendamente care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse prezentului regulament în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr nici aceluiași tip de vehicul echipat cu un alt tip de dispozitiv de protecție sau al cărui dispozitiv de protecție este montat diferit, nici unui alt tip de vehicul.

- 4.3. Omologarea sau prelungirea sau refuzul omologării unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament sunt comunicate părților contractante ale acordului de aplicare a prezentului regulament, prin intermediul unui formular conform cu modelul menționat în anexa 1 la prezentul regulament și prin intermediul unor schițe ale dispozitivului de protecție și ale sistemului de montare al acestuia, furnizate de solicitantul omologării, într-un format care nu depășește dimensiunea A4 (210 × 297 mm) sau pliate în formatul respectiv, executate la o scară corespunzătoare.
- 4.4. Pe fiecare vehicul conform cu tipul vehiculului omologat în temeiul prezentului regulament se va aplica, în mod vizibil și într-un loc accesibil, precizat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională compusă din următoarele elemente:
- 4.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul specific țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o cratimă și numărul de omologare la dreapta cercului prevăzut la punctul 4.4.1.
- 4.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul unuia sau mai multor regulamente anexate la acord, în țara care acordă omologarea în temeiul prezentului regulament nu este necesară repetarea simbolului prevăzut la punctul 4.4.1; în această situație, numărul regulamentului și numărul de omologare, precum și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament se introduc în coloane verticale, la dreapta simbolului prevăzut la punctul 4.4.1.
- 4.6. Marca de omologare trebuie să fie ușor lizibilă și să nu poată fi ștersă.
- 4.7. Marca de omologare trebuie să fie amplasată lângă sau pe plăcuța de date tehnice a vehiculului, aplicată de producător.
- 4.8. Anexa 2 la prezentul regulament prezintă exemple de amplasare a mărcilor de omologare.
5. SPECIFICAȚII GENERALE
- 5.1. Dispozitivul de protecție trebuie să fie proiectat astfel încât să fie necesară dezactivarea acestuia pentru a permite:
- 5.1.1. pornirea motorului prin intermediul comenzii normale; și
- 5.1.2. dirijarea, conducerea sau deplasarea vehiculului cu ajutorul motorului propriu al acestuia;
- 5.1.3. cerințele de la punctul 5.1 pot fi îndeplinite în același timp cu acțiunile descrise la punctele 5.1.1 și 5.1.2 sau înaintea lor.
- 5.2. Cerințele de la punctul 5.1 sunt îndeplinite prin utilizarea unei singure chei.
- 5.3. Cu excepția cazului prevăzut la punctul 6.1.5, un sistem acționat cu o cheie introdusă într-un sistem de blocare nu permite scoaterea cheii înainte ca dispozitivul de protecție prevăzut la punctul 5.1 să intre în acțiune sau să fie armat.

⁽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 și Muntenegru, 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 sunt acordate de către statele membre prin utilizarea simbolului CEE respectiv), 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 și 51 pentru Republica Coreea. Numerele următoare se atribuie altor țări, în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea de specificații tehnice uniforme pentru vehiculele cu roți, echipamentele și componentele care pot fi montate și/sau folosite la vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații, iar numerele astfel atribuite se comunică părților contractante ale acordului de către Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite.

- 5.4. Dispozitivul de protecție prevăzut la punctul 5.1 de mai sus, precum și componentele vehiculului asupra cărora acesta acționează sunt astfel proiectate încât să nu poată fi deschise rapid și fără să atragă atenția sau să fie dezactivate sau distruse, de exemplu prin utilizarea unor instrumente, echipamente sau improvizații ieftine, ușor de ascuns și ușor accesibile publicului.
- 5.5. Dispozitivul de protecție este montat pe vehicul ca element original (respectiv, echipament instalat de către producător înainte de prima vânzare cu amănuntul). Dispozitivul trebuie să fie montat astfel încât, chiar după îndepărtarea carcasei sale, acesta să nu poată fi demontat, în starea de blocare, decât cu ajutorul unor instrumente speciale. Dacă ar fi posibilă scoaterea din funcțiune a dispozitivului de protecție prin simpla îndepărtare a unor șuruburi, aceste șuruburi, cu excepția cazului în care sunt inamovibile, sunt acoperite de părți ale dispozitivului de protecție blocat.
- 5.6. Sistemul de blocare cu cheie prezintă cel puțin 1 000 de combinații diferite sau un număr egal cu numărul total de vehicule fabricate anual, dacă acesta este mai mic de 1 000. La vehiculele de același tip, frecvența fiecărei combinații este de aproximativ una la 1 000.
- 5.7. Cheia și sistemul de blocare nu sunt codificate în mod vizibil.
- 5.8. Sistemul de blocare este astfel proiectat, construit și montat, încât rotirea cilindrului acestuia, când este în poziția „blocat”, cu un cuplu mai mic de 2,45 Nm, nu este posibilă cu altă cheie decât cea corespunzătoare, iar
 - 5.8.1. pentru cilindrii sistemului de blocare cu rotitori cu știfturi, cel mult doi rotitori identici care funcționează în aceeași direcție sunt poziționați adiacent unul față de celălalt, sistemul de blocare putând avea maximum 60 % rotitori identici,
 - 5.8.2. pentru cilindrii cu rotitori cu discuri, cel mult doi rotitori identici care funcționează în aceeași direcție sunt poziționați adiacent unul față de celălalt, sistemul de blocare putând avea maximum 50 % rotitori identici.
- 5.9. Dispozitivele de protecție sunt astfel concepute încât să excludă orice risc de blocare accidentală în timp ce vehiculul se află în mers, blocare care ar putea compromite mai ales securitatea.
 - 5.9.1. Nu este posibilă activarea dispozitivelor de protecție împotriva utilizării neautorizate fără a pune mai întâi comenzile motorului în poziția oprit, pentru a efectua apoi o acțiune care nu este o continuare a acțiunii de oprire a motorului, sau fără a pune mai întâi comenzile motorului în poziția oprit atunci când vehiculul staționează cu frâna trasă sau când viteza vehiculului nu este mai mare de 4 km/h.
 - 5.9.2. În cazul dispozitivelor care acționează asupra direcției, transmisiei, comenzilor schimbătorului de viteze sau asupra frânei, dacă acțiunea de retragere a cheii activează dispozitivul, este necesară fie o mișcare de cel puțin 2 mm înainte de activarea dispozitivului, fie incorporarea unui dispozitiv de siguranță pentru împiedicarea scoaterii accidentale sau a retragerii parțiale a cheii.
 - 5.9.3. Punctele 5.8, 5.8.1 sau 5.8.2, precum și punctul 5.9.2 se aplică numai dispozitivelor care includ chei mecanice.
- 5.10. Servocomenzile pot fi folosite numai pentru activarea blocării și/sau deblocării dispozitivului de protecție. Dispozitivul este menținut în poziția de funcționare numai prin mijloace mecanice.
- 5.11. Nu este posibilă punerea în funcțiune normală a motorului fără ca mai întâi dispozitivul de protecție să fi fost dezactivat.
- 5.12. Dispozitivele împotriva utilizării neautorizate, care împiedică eliberarea frânelor vehiculului, sunt permise numai în cazul în care elementele active ale frânelor sunt menținute în poziție de blocare cu ajutorul unui simplu dispozitiv mecanic. În această situație, prevederile de la punctul 5.11 nu se aplică.
- 5.13. Dacă dispozitivul de protecție este echipat cu un sistem de avertizare a conducătorului auto, acest sistem este activat la deschiderea ușii de pe partea conducătorului auto, cu excepția cazului în care dispozitivul de protecție a fost activat, iar cheia a fost scoasă.

6. SPECIFICAȚII SPECIALE
- În plus față de specificațiile prevăzute la punctul 5, dispozitivul de protecție îndeplinește următoarele condiții specifice:
- 6.1. Dispozitive de protecție care acționează asupra direcției
- 6.1.1. Un dispozitiv de protecție care acționează asupra direcției blochează direcția.
- 6.1.2. Când dispozitivul de protecție este armat, nu este posibilă împiedicarea funcționării acestuia.
- 6.1.3. Dispozitivul de protecție trebuie să continue să îndeplinească cerințele de la punctele 5.9, 6.1.1, 6.1.2 și 6.1.4 după ce a fost supus la 2 500 de cicluri de blocare în fiecare direcție în cadrul încercării de rezistență la uzură descrisă în anexa 3.
- 6.1.4. În poziția „armat”, dispozitivul de protecție trebuie să fie suficient de solid pentru a putea rezista la aplicarea unui cuplu de forță de 200 Nm pe axa fuzetei de direcție în ambele sensuri și în condiții statice, fără a afecta mecanismul de direcție în așa măsură încât să fie compromisă siguranța.
- 6.1.5. Dacă dispozitivul de protecție permite scoaterea cheii în altă poziție decât cea în care blochează direcția, el este astfel proiectat încât să nu fie posibilă atingerea, în mod accidental, a acestei poziții și îndepărtarea cheii.
- 6.2. Dispozitive de protecție care acționează asupra transmisiei sau a frânelor
- 6.2.1. Un dispozitiv de protecție care acționează asupra transmisiei împiedică rotirea roților motoare ale vehiculului.
- 6.2.2. Un dispozitiv de protecție împotriva utilizării neautorizate care acționează asupra frânelor blochează cel puțin o roată de pe cel puțin o parte a unei osii.
- 6.2.3. Atunci când dispozitivul de protecție este în poziția „armat”, nu este posibilă împiedicarea funcționării acestuia.
- 6.2.4. Nu este posibilă blocarea accidentală a transmisiei sau a frânelor atunci când cheia se află în sistemul de blocare al dispozitivului de protecție, chiar dacă dispozitivul care împiedică pornirea motorului este acționat sau armat. Această prevedere nu se aplică atunci când cerințele de la punctul 6.2 din prezentul regulament sunt îndeplinite de dispozitivele utilizate în alt scop suplimentar, iar blocarea în condițiile descrise mai sus este necesară pentru această funcție suplimentară (de exemplu, frâna electrică).
- 6.2.5. Dispozitivul de protecție este astfel proiectat și construit, încât rămâne complet funcțional chiar după un anumit grad de uzură rezultat după 2 500 cicluri de blocare în fiecare sens. În cazul dispozitivelor care acționează asupra frânelor, fiecare subcomponentă mecanică sau electrică a dispozitivului este avută în vedere.
- 6.2.6. Dacă dispozitivul de protecție permite scoaterea cheii în altă poziție decât cea în care blochează transmisia sau frânele, el este astfel proiectat încât să nu fie posibilă atingerea, în mod accidental, a acestei poziții și îndepărtarea cheii.
- 6.2.7. În cazul utilizării unui dispozitiv de protecție care acționează asupra transmisiei, acesta trebuie să fie suficient de solid pentru a rezista la aplicarea unui cuplu de forță, pe ambele direcții și în condiții statice, cu 50 % mai mare decât cuplul maxim care poate fi aplicat în mod normal transmisiei, fără a afecta transmisia în așa măsură încât să fie compromisă siguranța. La determinarea nivelului acestui cuplu de forță pentru încercări se ține cont nu de cuplul maxim al motorului, ci de cuplul maxim care poate fi transmis de ambreiaj sau de transmisia automată.
- 6.2.8. În cazul unui vehicul echipat cu un dispozitiv de protecție care acționează asupra frânelor, acest dispozitiv trebuie să permită imobilizarea vehiculului încărcat pe o rampă sau pe o pantă de 18 %.
- 6.2.9. În cazul unui vehicul echipat cu un dispozitiv de protecție care acționează asupra frânelor, cerințele prezentului regulament nu sunt considerate ca reprezentând modificarea cerințelor Regulamentelor 13 sau 13-H, chiar în cazul unei defecțiuni.
- 6.3. Dispozitive de protecție care acționează asupra comenzii schimbătorului de viteze
- 6.3.1. Un dispozitiv de protecție care acționează asupra comenzii schimbătorului de viteze trebuie să poată să împiedice orice schimbare a vitezei.

- 6.3.2. În cazul cutiilor de viteză manuale, trebuie să fie posibilă blocarea levierului schimbătorului de viteze numai în marșarier; în plus, este permisă blocarea în punctul mort.
- 6.3.3. În cazul cutiilor de viteză automate prevăzute cu o poziție de staționare sau parcare, trebuie să fie posibilă blocarea mecanismului numai în poziția de parcare; în plus, este permisă blocarea în punctul mort și/sau în marșarier.
- 6.3.4. În cazul cutiilor de viteză automate care nu sunt prevăzute cu o poziție de parcare, trebuie să fie posibilă blocarea mecanismului numai în următoarele poziții: punct mort și/sau marșarier.
- 6.3.5. Dispozitivul de protecție este astfel proiectat și construit, încât rămâne complet funcțional, chiar după un anumit grad de uzură rezultat în urma a 2 500 cicluri de blocare în fiecare direcție.
7. MODIFICAREA TIPULUI DE VEHICUL ȘI PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
- 7.1. Fiecare modificare a tipului de vehicul este comunicată departamentului administrativ care a acordat omologarea tipului de vehicul respectiv.

Ulterior, departamentul poate:

- 7.1.1. fie să considere că este improbabil ca modificările efectuate să aibă un efect advers apreciabil și că, în orice caz, dispozitivele de protecție respectă cerințele,
- 7.1.2. fie să solicite un raport suplimentar de la serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.
- 7.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu specificarea modificărilor, se comunică părților contractante la acordul de punere în aplicare a prezentului regulament.
- 7.3. Autoritatea competentă care acordă prelungirea omologării atribuie un număr de serie pe formularul de comunicare eliberat pentru fiecare prelungire de omologare în parte.
8. PROCEDURILE PRIVIND CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- Procedurile privind conformitatea producției trebuie să respecte procedurile specificate în acord la apendicele 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), precum și următoarele cerințe:
- 8.1. Vehiculele omologate în conformitate cu prezentul regulament în ceea ce privește protecția împotriva utilizării neautorizate sunt construite conform tipului omologat prin respectarea cerințelor precizate la punctele 5 și 6 de mai sus.
9. SANȚIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 9.1. Omologarea acordată unui tip de vehicul, în temeiul prezentului regulament, poate fi retrasă în cazul în care nu se respectă cerințele prevăzute la punctul 8 de mai sus.
- 9.2. Dacă o parte contractantă la acordul de punere în aplicare a prezentului regulament retrage o omologare pe care a aprobat-o anterior, ea trebuie să notifice imediat acest aspect celorlalte părți contractante la acordul respectiv, prin intermediul unui formular de comunicare conform cu modelul prezentat în anexa 1 la prezentul regulament.

10. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

În cazul în care titularul omologării încetează definitiv să producă un tip de vehicul care a fost omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta trebuie să informeze autoritatea care a acordat respectiva omologare. La primirea unei asemenea comunicări, autoritatea trebuie să informeze celelalte părți contractante la acordul de punere în aplicare a prezentului regulament prin intermediul unui formular de comunicare conform cu modelul prezentat în anexa 1 la prezentul regulament.

11. DISPOZITIVE SUPLIMENTARE

11.1. Omologarea în conformitate cu prezentul regulament poate fi acordată în ceea ce privește un dispozitiv de protecție echipat în mod suplimentar cu un sistem de avertizare acustică sau vizuală sau în ceea ce privește instalarea opțională a unor dispozitive suplimentare împotriva utilizării neautorizate a vehiculului, cu condiția ca aceste dispozitive suplimentare să necesite un mijloc de activare separat; se consideră că părțile contractante la acordul de punere în aplicare a prezentului regulament nu sunt împiedicate de articolul 3 din acordul la care este anexat prezentul regulament să interzică astfel de dispozitive suplimentare pe vehiculele înregistrate de ele.

11.2. În cazul în care dispozitivul de protecție este echipat în mod suplimentar cu un sistem de avertizare exterior, sonor și/sau optic, semnalele emise de acesta trebuie să fie scurte și să înceteze automat după maximum 30 de secunde; semnalele pot reîncepe numai dacă dispozitivul este activat din nou. În plus,

11.2.1. dacă semnalul este sonor, acesta poate fi emis de sistemul de avertizare sonoră montat normal pe vehicul;

11.2.2. dacă semnalul este optic, fie

11.2.2.1. acesta este produs numai prin funcționarea intermitentă a luminilor de întâlnire ale vehiculului, fie

11.2.2.2. respectă cerințele de la punctele 11.2.2.2.1 și 11.2.2.2.2 de mai jos.

11.2.2.2.1. Durata semnalului optic

Durata semnalului optic trebuie să fie între 25 de secunde și 5 minute de la activarea alarmei. Dezactivarea sistemului de alarmare determină încetarea imediată a semnalului.

11.2.2.2.2. Tipul de semnal optic

Funcționarea intermitentă a tuturor indicatoarelor de direcție și/sau a luminii din habitacul, inclusiv a tuturor lămpilor 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 %.

12. DISPOZIȚII TRANZITORII

Nicio parte contractantă la acordul de punere în aplicare a prezentului regulament nu poate refuza un tip de vehicul din alte categorii în afara categoriilor M_1 și N_1 omologate în conformitate cu seriile de amendamente 01 și 02 la prezentul regulament.

13. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE

Părțile contractante ale acordului de punere în aplicare a prezentului regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora urmează să le fie transmise formularele care atestă omologarea sau prelungirea ori refuzul sau retragerea omologării emise în alte țări.

ANEXA I

COMUNICARE

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



eliberată de Denumirea autorității publice:

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

privind ⁽²⁾: ACORDAREA OMOLOGĂRII
PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
REFUZUL OMOLOGĂRII
RETRAGEREA OMOLOGĂRII
ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul în ceea ce privește protecția împotriva utilizării neautorizate, în temeiul Regulamentului nr. 18.

Nr. de omologare: Nr. de prelungire:

1. Denumirea comercială sau marca autovehiculului:
2. Tip de vehicul:
3. Denumirea și adresa producătorului:
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului producătorului:
5. Scurtă descriere a dispozitivului de protecție, a sistemului de montare a acestuia și a componentei sau funcției vehiculului asupra căreia acționează (în afară de pornirea motorului), respectiv direcția/comanda schimbătorului de viteză/transmisia ⁽²⁾:
6. Vehiculul este echipat în mod suplimentar cu un sistem de avertizare acustic/vizual ⁽²⁾ de tipul:
7. Vehicul prezentat pentru omologare la data:
8. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare:
9. Data raportului eliberat de serviciul tehnic respectiv:
10. Numărul raportului eliberat de serviciul tehnic respectiv:
11. Omologarea a fost acordată/prelungită/refuzată/retrasă ⁽²⁾:
12. Motivul (motivele) prelungirii omologării:
13. Poziția mărcii de omologare pe vehicul:

14. Locul:
15. Data:
16. Semnătura:
17. Lista documentelor având numărul de omologare arătat mai sus, transmise serviciului administrativ care a acordat omologarea de tip, listă care poate fi obținută la cerere, este anexată la prezenta comunicare.

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

⁽²⁾ Mențiunile inutile se barează.

ANEXA 2

EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

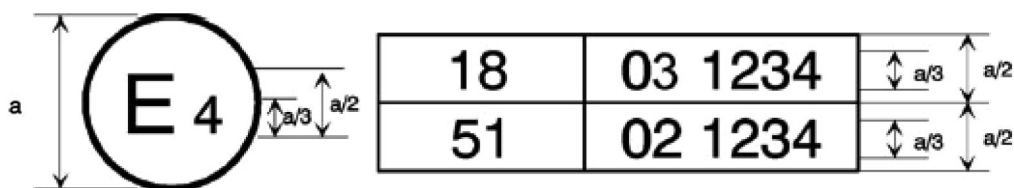
MODEL A



$a = 8 \text{ mm min}$

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul arată că tipul respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E 4), în temeiul Regulamentului nr. 18, cu numărul de omologare 031234. Primele două cifre (03) ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 18 incluzând seria 03 de amendamente.

MODEL B



$a = 8 \text{ mm min}$

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul arată că tipul respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E 4), în temeiul Regulamentelor nr. 18 și nr. 51 ⁽¹⁾. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că, la data acordării acestor omologări, Regulamentul nr. 18 includea seria 03 de amendamente, iar Regulamentul nr. 51 includea seria 02 de amendamente.

⁽¹⁾ Cel de al doilea număr este prezentat doar cu titlu de exemplu.

ANEXA 3

PROCEDURA DE ÎNCERCARE LA UZURĂ A DISPOZITIVELOR DE PROTECȚIE CARE ACȚIONEAZĂ ASUPRA DIRECȚIEI

1. ECHIPAMENTUL DE ÎNCERCARE

Echipamentul de încercare cuprinde următoarele elemente:

- 1.1. un aparat pe care poate fi montat eșantionul de mecanism de direcție echipat cu dispozitivul de protecție, astfel cum acesta este definit la punctul 2.3 din prezentul regulament;
- 1.2. un sistem de activare și dezactivare a dispozitivului de protecție, care trebuie să includă utilizarea cheii;
- 1.3. un sistem care să rotească arborele de direcție în funcție de dispozitivul de protecție.

2. METODA DE ÎNCERCARE

- 2.1. Un eșantion al mecanismului de direcție echipat cu dispozitivul de protecție este montat pe aparatul descris la punctul 1.1 de mai sus.
- 2.2. Un ciclu de încercare cuprinde următoarele operații:
 - 2.2.1. Poziția de pornire. Dispozitivul de protecție este dezactivat, iar arborele de direcție este rotit într-o poziție care să împiedice anclanșarea dispozitivului de protecție, cu excepția cazului în care tipul de dispozitiv permite blocarea în orice poziție a direcției.
 - 2.2.2. Armare. Dispozitivul de protecție este adus din poziția dezactivat în poziția „armat”, cu ajutorul cheii.
 - 2.2.3. ⁽¹⁾ Activare. Arborele de direcție este rotit astfel încât cuplul de forță, aplicat asupra acestuia în momentul anclanșării dispozitivului de protecție, să fie de $5,85 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$.
 - 2.2.4. Dezactivare. Dispozitivul de protecție este dezactivat prin mijloace normale, cuplul de forță fiind redus la zero pentru a ușura dezactivarea.
 - 2.2.5. ⁽¹⁾ Poziția de retur. Arborele de direcție este rotit până ajunge într-o poziție în care să împiedice anclanșarea dispozitivului de protecție.
 - 2.2.6. Rotirea în sens invers. Se repetă operațiile descrise la punctele 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 și 2.2.5, dar în sensul invers de rotire a arborelui de direcție.
 - 2.2.7. Intervalul de timp dintre anclanșările succesive ale dispozitivului de protecție trebuie să fie de cel puțin 10 secunde.
- 2.3. Se repetă ciclul de uzură de atâtea ori cât se prevede la punctul 6.1.3 din prezentul regulament.

⁽¹⁾ Dacă dispozitivul de protecție împotriva utilizării neautorizate permite blocarea direcției în orice poziție, nu se efectuează operațiunile descrise la punctele 2.2.3 și 2.2.5.

Doar textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament trebuie verificate în cea mai recentă versiune a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la adresa: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Regulamentul nr. 39 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la vitezometru, inclusiv instalarea acestuia

Revizuirea 1

Cuprinzând întregul text valabil până la:

Suplimentul 5 la versiunea originală a regulamentului – Data intrării în vigoare: 7 decembrie 2002

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cerere de omologare
4. Omologare
5. Specificații
6. Modificări ale tipului de vehicul
7. Conformitatea producției
8. Sancțiuni în caz de neconformitate a producției
9. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative

ANEXE

- Anexa 1 – Comunicare privind acordarea, prelungirea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul cu privire la vitezometru, inclusiv instalarea acestuia, în temeiul Regulamentului nr. 39
- Anexa 2 – Dispuneri ale mărcilor de omologare
- Anexa 3 – Controlul preciziei vitezometrului pentru conformitatea producției

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică omologării vehiculelor din categoriile L, M și N ⁽¹⁾.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament:

- 2.1. „omologare a unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul cu privire la vitezometru, inclusiv instalarea acestuia;
- 2.2. prin „tip de vehicul în ceea ce privește vitezometrul” se înțelege vehiculele care nu prezintă diferențe esențiale între ele, eventualele diferențe putând privi, în special, următoarele:
 - 2.2.1. indicarea dimensiunii pneurilor selectate dintr-o gamă de pneuri cu montare normală;
 - 2.2.2. raportul total de transmisie la vitezometru, inclusiv orice reductor de antrenare;

⁽¹⁾ În conformitate cu anexa 7 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3) (documentul TRANS/WP.29/78/Rev.1/Modif.2).

- 2.2.3. tipul de vitezometru caracterizat prin:
- 2.2.3.1. nivelurile de toleranță ale mecanismului de măsurare al vitezometrului;
- 2.2.3.2. constanta tehnică a vitezometrului;
- 2.2.3.3. gama de viteze afișate;
- 2.3. prin „pneuri cu montare normală” se înțelege tipul (tipurile) de pneuri prevăzut(e) de constructor pentru tipul de vehicul respectiv; pneurile de zăpadă nu sunt considerate ca fiind cu montare normală;
- 2.4. prin „presiune normală de rulare” se înțelege presiunea de umflare la rece specificată de constructorul vehiculului, plus 0,2 bari;
- 2.5. prin „vitezometru” se înțelege acea parte a echipamentului care îi indică conducătorului auto viteza instantanee a vehiculului său ⁽¹⁾;
- 2.5.1. prin „niveluri de toleranță ale mecanismului de măsurare al vitezometrului” se înțelege precizia vitezometrului propriu-zis, exprimată prin limitele superioară și inferioară de indicare a vitezei pentru o gamă de viteze de intrare;
- 2.5.2. prin „constantă tehnică a vitezometrului” se înțelege relația dintre rotațiile sau impulsurile de intrare pe minut și o viteză afișată specificată;
- 2.6. prin „vehicul neîncărcat” se înțelege vehiculul pregătit pentru deplasare, cu nivel complet de combustibil, lichid de răcire, lubrifiant, scule și o roată de rezervă (dacă este prevăzută în echipamentul standard de către constructorul vehiculului), cu un conducător auto care are o greutate de 75 de kg, însă fără însoțitor și fără accesorii opționale sau încărcătură.
3. CERERE DE OMOLOGARE
- 3.1. Cererea de omologare pentru un tip de vehicul cu privire la vitezometru, inclusiv instalarea acestuia, se înaintează de către constructorul vehiculului sau de reprezentantul acreditat în mod corespunzător al acestuia.
- 3.2. Aceasta este însoțită de documentele menționate mai jos, în trei exemplare, și de următoarele indicații:
- 3.2.1. o descriere a tipului de vehicul cu privire la aspectele menționate la punctele 2.2, 2.3, 2.4 și 2.5 de mai sus; este specificat tipul de vehicul.
- 3.3. Se prezintă serviciului tehnic care efectuează încercările de omologare un vehicul neîncărcat reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează să fie omologat.
- 3.4. Autoritatea competentă verifică dacă există condiții corespunzătoare pentru asigurarea efectuării unui control eficient al conformității producției înainte de a fi acordată omologarea de tip.
4. OMOLOGAREA
- 4.1. În cazul în care tipul de vehicul prezentat în vederea omologării în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele regulamentului cu privire la vitezometru, inclusiv instalarea acestuia, se acordă omologarea tipului de vehicul respectiv.

⁽¹⁾ Aceasta nu include partea din tahograf care indică viteza, dacă aceasta este conformă cu specificațiile referitoare la omologarea de tip, care nu permit o diferență absolută între viteza reală și cea indicată care este mai mare decât valorile care rezultă din cerințele de la punctul 5.3 de mai jos.

- 4.2. Un număr de omologare este atribuit fiecărui tip omologat. Primele două cifre sunt numărul cel mai mare din seria de amendamente încorporate în regulamentul în momentul eliberării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de vehicul care face obiectul dispozițiilor punctului 6 din prezentul regulament.
- 4.3. Avizul de omologare sau de refuz al omologării unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament se comunică părților la acord care aplică prezentul regulament, prin intermediul unui formular conform modelului din anexa 1 la prezentul regulament și al diagramelor de instalare, furnizate de solicitant în vederea omologării într-un format maxim A4 (210 × 297 mm) sau împăturit ca să ajungă la acest format și la o scară corespunzătoare.
- 4.4. Pe fiecare vehicul conform cu un tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se aplică în mod vizibil și într-o poziție ușor accesibilă, precizată în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând în:
- 4.4.1. un cerc în jurul literei „E”, urmat de un număr distinctiv al țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de o liniuță și de numărul de omologare, plasate la dreapta cercului prevăzut la punctul 4.4.1.
- 4.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat, în temeiul unuia sau al mai multor alte regulamente anexate la acord în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul stabilit la punctul 4.4.1 nu trebuie repetat; în acest caz, numerele și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologări în temeiul prezentului Regulament sunt dispuse în coloane verticale, situate la dreapta simbolului stabilit la punctul 4.4.1.
- 4.6. Marca de omologare este lizibilă și de neșters.
- 4.7. Marca de omologare este situată lângă sau pe plăcuța cu date a vehiculului, fixată de constructor.
- 4.8. Anexa 2 la prezentul regulament oferă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.
5. SPECIFICAȚII
- 5.1. Afișajul vitezometrului trebuie amplasat în câmpul de vizibilitate direct al conducătorului auto și trebuie să fie perfect lizibil atât în timpul zilei, cât și în timpul nopții. Gama de viteze afișate trebuie să fie suficient de mare încât să includă viteza maximă a acestui tip de vehicul, astfel cum a fost indicată de constructor.
- 5.1.1. În cazul vitezometrelor destinate vehiculelor din categoriile M, N și L₃, L₄ și L₅, gradația este de 1, 2, 5 sau 10 km/h. Valorile numerice ale vitezei sunt afișate după cum urmează: atunci când valoarea cea mai mare de pe afișaj nu depășește 200 km/h, valorile vitezei sunt indicate la intervale de cel mult 20 km/h. Atunci când valoarea maximă de pe afișaj depășește 200 km/h, valorile vitezei sunt indicate la intervale de cel mult 30 km/h. Nu este necesar ca intervalul între valorile numerice ale vitezei indicate să fie uniform.

⁽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 (disponibil), 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 (disponibil), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (disponibil), 34 pentru Bulgaria, 35 (disponibil), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (disponibil), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (disponibil), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările sunt acordate de statele sale membre care utilizează simbolul CEE corespunzător), 43 pentru Japonia, 44 (disponibil), 45 pentru Australia, 46 pentru Ucraina, 47 pentru Africa de Sud și 48 pentru Noua Zeelandă. Numerele ulterioare sunt atribuite altor țări în ordinea cronologică a ratificării sau aderării acestora la Acordul privind adoptarea de prescripții tehnice uniforme pentru vehiculele cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor prescripții, iar numerele astfel atribuite sunt comunicate părților contractante la acord de către Secretariatul General al Organizației Națiunilor Unite.

- 5.1.2. În cazul vehiculelor construite pentru a fi comercializate în orice țară în care se folosesc unități de măsură anglo-saxone, vitezometrul este, de asemenea, marcat în mile pe oră (mph); gradațiile sunt de 1, 2, 5 sau 10 mph. Valorile vitezei sunt indicate pe cadran la intervale de cel mult 20 mph și care încep la 10 sau 20 mph. Nu este necesar ca intervalul între valorile vitezei indicate să fie uniform.
- 5.1.3. În cazul vitezometrelor destinate vehiculelor din categoriile L₁ (motorete) și L₂, valorile afișate nu trebuie să depășească 80 km/h. Gradația este de 1, 2, 5 sau 10 km/h, iar valorile numerice marcate ale vitezei indicate nu depășesc 10 km/h. Nu este necesar ca intervalul între valorile numerice ale vitezei indicate să fie uniform.
- 5.1.4. În cazul vehiculelor din categoriile M, N și L₃, L₄ și L₅, construite pentru a fi comercializate în orice țară în care se folosesc unități de măsură anglo-saxone, vitezometrul este, de asemenea, marcat în mph (mile pe oră); gradația este de 1, 2, 5 sau 10 mph. Valorile numerice ale vitezei sunt afișate la intervale de cel mult 20 mph și care încep la 10 sau 20 mph. Nu este necesar ca intervalul între valorile numerice ale vitezei indicate să fie uniform.
- 5.2. Precizia vitezometrului se determină conform procedurii de mai jos:
- 5.2.1. Pneurile sunt unul din tipurile de pneuri cu montare normală pe vehicul, astfel cum s-a definit la punctul 2.3 din prezentul regulament. Se efectuează o încercare pentru fiecare tip de vitezometru destinat a fi montat de către constructor.
- 5.2.2. Încercarea se efectuează cu vehiculul având greutatea corespunzătoare vehiculului neîncărcat. Pentru măsurare, se poate adăuga o greutate suplimentară. Greutatea vehiculului și distribuția acesteia între osii este indicată în comunicarea privind omologarea (a se vedea anexa 1 punctul 6).
- 5.2.3. Temperatura de referință la locul unde este plasat vitezometrul este de 23 ± 5 °C.
- 5.2.4. În timpul fiecărei încercări, presiunea pneurilor este presiune normală de rulare, astfel cum este definită la punctul 2.4.
- 5.2.5. Vehiculul este încercat la următoarele viteze:

Viteza maximă de proiectare (V_{max}) a vehiculului specificată de către constructorul acestuia (km/h)	Viteza de încercare (V_1) (km/h)
$V_{max} \leq 45$	80 % din V_{max}
$45 < V_{max} \leq 100$	40 km/h și 80 % V_{max} (dacă viteza care rezultă este de ≥ 55 km/h)
$100 < V_{max} \leq 150$	40 km/h, 80 km/h și 80 % V_{max} (dacă viteza care rezultă este de ≥ 100 km/h)
$150 < V_{max}$	40 km/h, 80 km/h și 120 km/h

- 5.2.6. Aparatura de încercare utilizată pentru măsurarea vitezei reale a vehiculului are o precizie de $\pm 0,5$ %.
- 5.2.6.1. În cazul utilizării unei piste de încercări, aceasta prezintă o suprafață plană, uscată și cu aderență suficientă.
- 5.2.6.2. În cazul în care se utilizează pentru încercare un dinamometru cu role, diametrul rolor trebuie să fie de cel puțin 0,4 m.

- 5.3. Viteza indicată nu trebuie să fie inferioară vitezei reale a vehiculului. La vitezele de încercare specificate la punctul 5.2.5 de mai sus, există următoarea relație între viteza afișată (V_1) și viteza reală (V_2).

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h}$$

6. MODIFICĂRI ALE TIPULUI DE VEHICUL

- 6.1. Fiecare modificare a tipului de vehicul este comunicată departamentului administrativ care a omologat tipul de vehicul. În acest caz, departamentul administrativ poate:

6.1.1. să considere că modificările aduse nu sunt susceptibile să aibă un efect negativ important și că, în orice caz, vehiculul rămâne conform cu cerințele prevăzute; sau

6.1.2. să solicite un alt proces-verbal de încercare serviciului tehnic care se ocupă cu efectuarea încercărilor.

6.2. Avizul de confirmare a omologării sau de refuz al omologării, însoțit de menționarea modificărilor, se comunică prin procedura specificată la punctul 4.3 de mai sus părților la acordul care aplică prezentul regulament.

7. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

7.1. Procedurile de conformitate a producției corespund procedurilor stabilite în apendicele 2 din acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu respectarea următoarelor cerințe:

7.2. Fiecare vehicul omologat în temeiul prezentului regulament este astfel construit încât să corespundă tipului omologat prin respectarea cerințelor părții (părților) relevante din prezentul regulament.

7.3. Pentru fiecare tip de vehicul se efectuează un număr suficient de controale în ceea ce privește vitezometrul și instalarea acestuia; în special, pentru fiecare tip de vehicul, se efectuează cel puțin încercarea stabilită în anexa 3 la prezentul regulament.

7.4. Autoritatea care a acordat omologarea de tip poate verifica în orice moment metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări este o dată la doi ani.

7.5. Dacă în urma verificărilor și controalelor efectuate în temeiul punctului 7.4. de mai sus se obțin rezultate nesatisfăcătoare, autoritatea competentă se asigură că se iau toate măsurile necesare pentru restabilirea conformității producției cât mai rapid posibil.

8. SANCTIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI

8.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul, în temeiul prezentului regulament, poate fi retrasă în cazul în care nu se respectă cerința prevăzută la punctul 7.1 de mai sus sau în cazul în care vehiculele nu au trecut de verificările stabilite la punctul 7 de mai sus.

8.2. În cazul în care o parte la acordul care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, partea respectivă anunță de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, prin intermediul unui formular de comunicare în conformitate cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

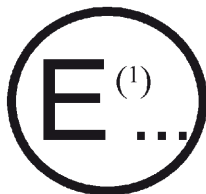
9. NUMELE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE

Părțile la acordul de punere în aplicare a prezentului regulament comunică secretariatului Națiunilor Unite numele și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora trebuie să li se trimită formularele de certificare a omologării sau de prelungire, de refuz sau de retragere a omologării emise în alte țări.

ANEXA 1

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297mm)]



emisă de către: denumirea serviciului administrativ:

.....

.....

.....

privind ⁽²⁾: ACORDAREA OMOLOGĂRII
 PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
 REFUZUL OMOLOGĂRII
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul cu privire la vitezometru, inclusiv instalarea acestuia, în temeiul Regulamentului nr. 39.

Nr. omologării: Nr. prelungirii:

1. Denumirea comercială sau marca vehiculului:
2. Tipul vehiculului:
3. Denumirea și adresa constructorului:
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului constructorului:
5. Descrierea vitezometrului:
- 5.1. Detalii ale pneurilor cu montare normală:
- 5.2. Detalii ale pneurilor montate în timpul încercării:
- 5.3. Raportul vitezometrului:
6. Masa vehiculului în timpul încercării și distribuția acesteia între osii:
7. Variante:
8. Vehicul prezentat pentru omologare la data de:
9. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare:
10. Data raportului emis de către serviciul respectiv:
11. Numărul raportului emis de către serviciul respectiv:
12. Omologare acordată/refuzată/prelungită/retrasă ⁽²⁾

13. Poziția mărcii de omologare pe vehicul:
14. Locul:
15. Data:
16. Semnătura:
-

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

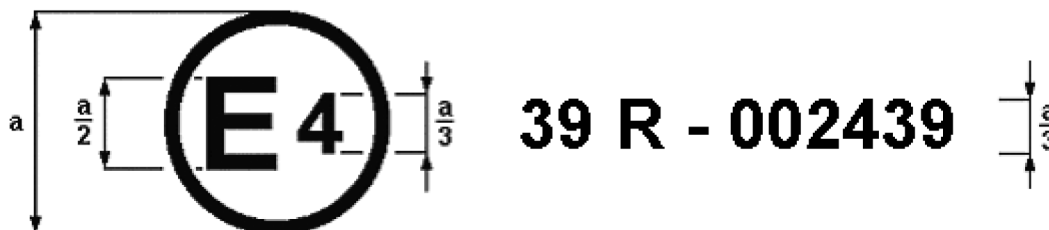
⁽²⁾ Tăiați mențiunile inutile.

ANEXA 2

DISPUNERI ALE MĂRCILOR DE OMOLOGARE

MODELUL A

(a se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

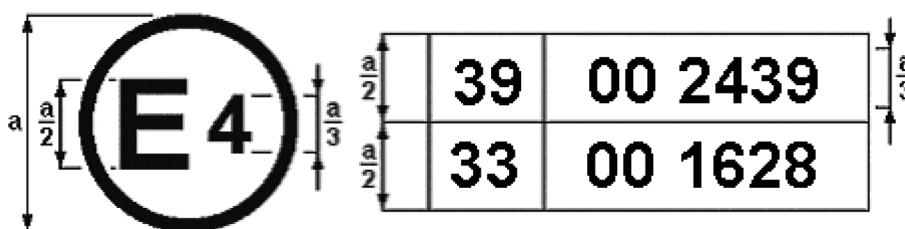


a = 8 mm min.

Marca de omologare de mai sus, atașată pe un vehicul, arată că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E 4), în temeiul Regulamentului nr. 39. Numărul de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată conform prescripțiilor din Regulamentul nr. 39 în forma sa originală.

MODELUL B

(a se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)



a = 8 mm min.

Marca de omologare de mai sus, atașată pe un vehicul, arată că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E 4), în temeiul Regulamentelor nr. 39 și nr. 33 ⁽¹⁾. Numerele de omologare indică faptul că, la data acordării respectivei omologări, Regulamentele nr. 39 și nr. 33 erau încă în forma lor originală.

⁽¹⁾ Cel de al doilea număr este oferit doar cu titlu de exemplu.

ANEXA 3

MĂSURAREA PRECIZIEI VITEZOMETRULUI PENTRU CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

1. CONDIȚII DE ÎNCERCARE

Condițiile de încercare sunt astfel cum s-a stabilit la punctele 5.2.1-5.2.6 din prezentul regulament.

2. CERINȚE

Producția este considerată ca fiind conformă prezentului regulament în cazul în care există următoarea relație între viteza afișată de vitezometru (V_1) și viteza reală (V_2):

În cazul vehiculelor din categoriile M și N:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 6 \text{ km/h.}$$

În cazul vehiculelor din categoriile L₃, L₄ și L₅:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 8 \text{ km/h.}$$

În cazul vehiculelor din categoriile L₁ și L₂:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h.}$$

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament trebuie verificate în cea mai recentă versiune a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la adresa: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulamentul nr. 73 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor, remorcilor și semiremorcilor destinate transportului de bunuri cu privire la protecția lor laterală

Cuprinde întregul text valabil până la:

Suplimentul 1 la versiunea originală a regulamentului – Data intrării în vigoare: 10 noiembrie 2007

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniu de aplicare
2. Scop
3. Definiții
4. Cerere de omologare
5. Omologare
6. Cerințe
7. Specificații tehnice pentru dispozitivele de protecție laterale
8. Derogări
9. Modificări ale tipului de vehicul și prelungirea omologării
10. Conformitatea producției
11. Sancțiuni în caz de neconformitate a producției
12. Încetarea definitivă a producției
13. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative

ANEXE

Anexa 1 – Comunicare privind acordarea, refuzul, prelungirea sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul cu privire la protecția sa laterală, în temeiul Regulamentului nr. 73

Anexa 2 – Exemple de mărci de omologare

1. DOMENIU DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică pentru a completa vehiculele din categoriile N₂, N₃, O₃ și O₄ ⁽¹⁾ cu privire la protecția laterală. Acesta nu se aplică:

- (a) tractoarelor pentru semiremorci;
- (b) vehiculelor proiectate și construite pentru scopuri speciale și în cazul cărora nu este posibilă, din motive practice, echiparea cu o asemenea protecție laterală.

2. SCOP

Vehiculele vizate de prezentul regulament sunt construite și/sau echipate astfel încât să ofere participanților la trafic neprotejați o protecție efectivă împotriva riscului de a cădea sub o parte laterală a vehiculului și de a intra sub roți ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Astfel cum este precizat în anexa 7 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3) (documentul TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, modificat ultima dată prin amendamentul 4).

⁽²⁾ Prezentul regulament nu împiedică nicio țară să impună cerințe suplimentare pentru părțile vehiculului situate în fața roților din față și în spatele roților din spate.

3. DEFINIȚII
- 3.1. În sensul prezentului regulament:
 - 3.1.1. „omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul complet cu privire la protecția sa laterală;
 - 3.1.2. „tip de vehicul” înseamnă o categorie de vehicule care nu diferă în privința caracteristicilor esențiale, cum sunt ecartamentul punții din spate, lățimea totală, dimensiunile, forma și materialele componente ale întregii părți a vehiculului (inclusiv cabina, dacă există) și caracteristicile suspensiei, în măsura în care acestea au relevanță pentru cerințele specificate la punctul 7 din prezentul regulament;
 - 3.1.3. „masa maximă” înseamnă masa declarată de către constructorul vehiculului ca fiind permisă din punct de vedere tehnic (această masă poate fi mai mare decât „masa maximă permisă” stabilită de către administrația națională);
 - 3.1.4. „masa fără încărcătură” înseamnă greutatea vehiculului pregătit pentru deplasare, fără niciun ocupant și neîncărcat, cu nivel complet de combustibil, lichid de răcire, lubrifiant, scule și o roată de rezervă, dacă este prevăzută în echipamentul standard de către constructorul vehiculului;
 - 3.1.5. „participanți la trafic neprotejați” înseamnă pietoni, cicliști sau motocicliști care utilizează drumul astfel încât sunt susceptibili să cadă sub o parte laterală a vehiculului și să intre sub roți.
4. CERERE DE OMOLOGARE
- 4.1. Cererea de omologare pentru un tip de vehicul cu privire la protecția sa laterală se înaintează de către constructorul vehiculului sau de reprezentantul acreditat în mod corespunzător al acestuia.
- 4.2. Aceasta este însoțită de documentele menționate mai jos, în trei exemplare, și de următoarele indicații:
 - 4.2.1. o descriere detaliată a tipului vehiculului cu referire la structură, dimensiuni, forme și materiale componente, în măsura în care acestea sunt necesare în sensul prezentului regulament;
 - 4.2.2. desene ale vehiculului care prezintă tipul vehiculului în vedere laterală și din spate și detalii de proiect ale părților laterale ale structurii;
 - 4.2.3. o descriere detaliată a dispozitivului special pentru protecția laterală: dimensiunile, formele, materialele componente și poziția pe vehicul.
- 4.3. Un vehicul reprezentativ pentru tipul care urmează să fie supus omologării este predat serviciului tehnic responsabil cu controlul specificațiilor tehnice.
 - 4.3.1. Un vehicul care nu conține toate componentele corespunzătoare tipului poate fi acceptat pentru omologare cu condiția să poată fi demonstrat faptul că absența componentelor omise nu are un efect negativ asupra rezultatelor omologării, în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.
 - 4.3.2. Este responsabilitatea solicitantului omologării să demonstreze faptul că acceptarea variantelor menționate la punctul 4.3.1 de mai sus este compatibilă cu respectarea cerințelor prezentului regulament.
 - 4.3.3. Autoritatea competentă verifică dacă există condiții satisfăcătoare pentru asigurarea efectuării unui control eficient al producției înainte de a fi acordată omologarea de tip.
5. OMOLOGAREA
- 5.1. În cazul în care vehiculul supus omologării în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele de la punctele 6 și 7 de mai jos, se acordă omologarea aceluiași tip de vehicul.
- 5.2. Un număr de omologare este atribuit fiecărui tip omologat. Primele două cifre ale acestuia (în prezent 00 pentru regulamentul în versiunea sa originală) indică seria de amendamente care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul.

- 5.3. Notificarea privind acordarea, refuzul sau prelungirea omologării unui tip de vehicul, în temeiul prezentului regulament, se comunică părților la acordul care aplică prezentul regulament, prin intermediul unui formular conform modelului din anexa 1 la prezentul regulament.
- 5.4. Pe fiecare vehicul conform unui tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică, într-un loc vizibil și ușor accesibil, specificat în formularul de omologare, marca de omologare internațională formată din:
- 5.4.1. un cerc în jurul literei „E”, urmat de un număr distinctiv al țării care a acordat omologarea (¹);
- 5.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în dreapta cercului prevăzut la punctul 5.4.1.
- 5.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat, în temeiul unuia sau al mai multor alte regulamente anexate la acord în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 5.4.1 nu trebuie repetat; în această situație, numărul regulamentului și numărul de omologare, precum și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament se introduc în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la punctul 5.4.1.
- 5.6. Marca de omologare este lizibilă în mod clar și nu poate fi ștersă.
- 5.7. Marca de omologare este situată lângă sau pe plăcuța cu date a vehiculului, fixată de constructor.
- 5.8. Anexa 2 la prezentul regulament oferă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.
6. CERINȚE
- 6.1. GENERALITĂȚI
- 6.1.1. Vehiculele din categoriile N₂, N₃, O₃ și O₄ trebuie să fie construite și echipate astfel încât să ofere participanților la trafic neprotejați o protecție efectivă față de riscul de a cădea sub o parte laterală a vehiculului și de a intra sub roți, pe toată lungimea lor. Se va considera că prezenta cerință este satisfăcută dacă:
- 6.1.1.1. vehiculul este echipat cu un dispozitiv special de protecție laterală (dispozitive de protecție laterală) în conformitate cu cerințele de la punctul 7; sau
- 6.1.1.2. vehiculul este astfel proiectat și/sau echipat lateral încât, datorită formei și caracteristicilor lor, părțile sale componente pot fi încorporate și/sau considerate ca înlocuind dispozitivul de protecție laterală. Componentele a căror funcție combinată îndeplinește cerințele stabilite la punctul 7 de mai jos sunt considerate ca formând un dispozitiv de protecție laterală.

(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 (disponibil), 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 (disponibil), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (disponibil), 34 pentru Bulgaria, 35 (disponibil), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (disponibil), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (disponibil), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările sunt acordate de către statele sale membre care utilizează marca lor proprie CEE), 43 pentru Japonia, 44 (disponibil), 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, 53 pentru Thailanda, 54 și 55 (disponibil) și 56 pentru Muntenegru. Numerele ulterioare sunt atribuite altor țări în ordinea cronologică a ratificării sau aderării acestora la Acordul privind adoptarea de prescripții tehnice uniforme pentru vehiculele cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor prescripții, iar numerele astfel atribuite sunt comunicate părților contractante la acord de către Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite.

6.2. POZIȚIONAREA VEHICULULUI ÎN TIMPUL VERIFICĂRILOR

Atunci când se verifică conformitatea cu specificațiile tehnice stabilite la punctul 7 de mai jos, poziția vehicului este după cum urmează:

vehiculul este poziționat pe o suprafață orizontală și plană;

roțile directoare se orientează drept înainte;

vehiculul este neîncărcat;

semiremorcile sunt poziționate pe calele de sprijin într-un mod esențial orizontal.

7. SPECIFICAȚII TEHNICE PENTRU DISPOZITIVELE DE PROTECȚIE LATERALE

7.1. Dispozitivul de protecție laterală nu mărește lățimea totală a vehicului, iar partea principală a suprafeței sale externe nu este retrasă cu mai mult de 120 mm față de planul cel mai exterior (lățimea maximă) al vehicului. La anumite vehicule, extremitatea din față a acestuia poate fi curbată către interior, în conformitate cu punctele 7.4.3 și 7.4.4. Extremitatea din spate a acestuia nu este retrasă cu mai mult de 30 mm față de partea laterală a pneurilor din spate situate în cel mai exterior punct (nu este luată în considerare nicio umflătură a pneurilor aproape de sol) pe cel puțin ultimii 250 mm ai extremității din spate.

7.2. Suprafața externă a dispozitivului este netedă și, pe cât posibil, continuă din față spre spate; părțile adiacente se pot totuși suprapune dacă muchia de suprapunere este întoarsă spre spate sau în jos sau se poate realiza un spațiu liber de 25 mm în lungime cel mult cu condiția ca partea din spate să nu fie în proeminență față de partea din față; capetele rotunjite ale șuruburilor sau ale niturilor nu pot să fie proeminente cu mai mult de 10 mm în raport cu suprafața, iar alte părți pot fi proeminente în aceleași limite cu condiția să fie netede și, de asemenea, rotunjite; toate marginile și colțurile exterioare sunt rotunjite cu o rază de cel puțin 2,5 mm.

7.3. Dispozitivul poate fi format dintr-o suprafață plană continuă sau dintr-unul sau mai multe lonjeroane orizontale sau dintr-o combinație de ambele; dacă se utilizează lonjeroane, acestea sunt distanțate la cel mult 300 mm și la cel puțin:

50 mm înălțime în cazul vehiculelor din categoriile N₂ și O₃;

100 mm înălțime, fiind în mod esențial plate, în cazul vehiculelor din categoriile N₃ și O₄.

Combinațiile suprafețe/lonjeroane constituie un dispozitiv de protecție laterală practic continuu, sub rezerva, totuși, a dispozițiilor de la punctul 7.2.

7.4. Marginea din față a dispozitivului de protecție laterală este realizat după cum urmează:

7.4.1. Aceasta se poziționează:

7.4.1.1. pe un autovehicul: la 300 mm cel mult mai în spate față de planul vertical perpendicular pe planul longitudinal al vehicului și tangențial cu suprafața externă a pneului roții situate imediat în fața dispozitivului;

7.4.1.2. pe o remorcă cu bară de tracțiune: la 500 mm cel mult mai în spate față de planul definit la punctul 7.4.1.1;

7.4.1.3. pe o semiremorcă: la 250 mm cel mult mai în spate față de planul transversal median al calei de sprijin, dacă există, dar în niciun caz distanța între marginea din față și planul transversal care trece prin axa pivotului dispozitivului de remorcă în poziția cea mai din spate a acestuia nu poate să depășească 2,7 m.

- 7.4.2. Când marginea din față se găsește într-un spațiu liber pe de altă parte, aceasta este alcătuită dintr-un element vertical continuu care acoperă toată înălțimea protecției laterale; fețele externe și din față ale acestui element măsoară cel puțin 50 mm către spate și sunt curbate cu 100 mm către interior în cazul vehiculelor din categoriile N₂ și O₃; în cazul vehiculelor din categoriile N₃ și O₄, acestea măsoară cel puțin 100 mm către spate și sunt curbate cu 100 mm către interior.
- 7.4.3. Pe un autovehicul unde dimensiunea de 300 mm menționată la punctul 7.4.1.1 cade în interiorul cabinei, protecția laterală este construită astfel încât spațiul liber dintre marginea sa din față și panourile cabinei nu depășește 100 mm și, dacă este necesar, este curbată către interior după un unghi care nu depășește 45°. În acest caz nu se aplică dispozițiile de la punctul 7.4.2.
- 7.4.4. Pe un autovehicul unde dimensiunea de 300 mm menționată la punctul 7.4.1.1 cade în spatele cabinei și unde dispozitivul de protecție laterală este, la latitudinea constructorului, prelungit spre față cu cel mult 100 mm față de cabină, trebuie să fie îndeplinite dispozițiile de la punctul 7.4.3.
- 7.5. Marginea din spate a dispozitivului de protecție laterală este la 300 mm cel mult mai în spate față de planul vertical perpendicular pe planul longitudinal al vehiculului și tangențial cu suprafața externă a pneului roții situate imediat în spate; nu este necesar un element vertical continuu pentru marginea din spate.
- 7.6. Marginea inferioară a dispozitivului de protecție laterală nu este situată, în niciun punct, la mai mult de 550 mm deasupra solului.
- 7.7. Marginea superioară a dispozitivului de protecție laterală nu este situată la mai mult de 350 mm sub partea din structura vehiculului pe unde trece un plan vertical tangențial cu suprafața externă a pneurilor, cu excepția oricărei umflări aproape de sol, în afara următoarelor cazuri:
- 7.7.1. când planul specificat la punctul 7.7 nu trece prin structura vehiculului, marginea superioară se află la nivelul suprafeței platformei de încărcare sau la 950 mm de sol (se reține valoarea cea mai mică);
- 7.7.2. când planul specificat la punctul 7.7 trece prin structura vehiculului la un nivel mai mare de 1,3 m deasupra solului, marginea superioară a dispozitivului de protecție laterală nu se află la mai puțin de 950 mm deasupra solului;
- 7.7.3. pe un vehicul special proiectat și construit, nu doar adaptat, pentru transportul unui container sau al unei cutii demontabile, marginea superioară a dispozitivului de protecție laterală poate fi determinată în conformitate cu punctele 7.7.1 și 7.7.2 de mai sus, containerul sau cutia fiind considerate ca făcând parte din vehicul.
- 7.8. Dispozitivele de protecție laterală sunt în mod esențial rigide, solid fixate (să nu se poată desprinde din cauza vibrațiilor produse de folosirea normală a vehiculului) și, cu excepția cazului în care este vorba de elementele enumerate la punctul 7.9, fabricate din metal sau dintr-un alt material corespunzător. Dispozitivul de protecție laterală este considerat adecvat dacă poate să suporte o forță statică orizontală de 1 kN aplicată perpendicular pe orice parte a suprafeței sale exterioare prin centrul unui berbec basculant de secțiune circulară și plat, cu un diametru de 220 mm ± 10 mm și dacă deformarea dispozitivului încărcat nu depășește în acel moment:

30 mm peste cei 250 mm cei mai în spate ai dispozitivului; și

150 mm peste restul dispozitivului.

Respectarea acestei cerințe se poate verifica prin calcul.

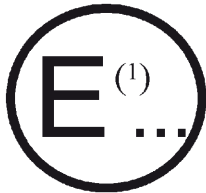
- 7.9. Componentele fixate permanent pe vehicul, de exemplu roțile de rezervă, compartimentul bateriilor de acumulare, rezervoarele de aer, rezervoarele de carburant, farurile, dispozitivele reflectorizante și trusele de scule pot fi integrate în dispozitivul de protecție laterală, cu condiția să corespundă dimensiunilor prevăzute în prezentul regulament. Cerințele de la punctul 7.2 se aplică în general în ceea ce privește spațiile libere dintre dispozitivele de protecție și componentele fixate permanent.
- 7.10. Dispozitivul de protecție laterală nu poate fi utilizat pentru a fixa conductele circuitului de frânare, conductele de aer sau hidraulice.
8. DEROGĂRI
- 8.1. Prin derogare de la dispozițiile de mai sus, vehiculele de tipurile precizate în continuare nu trebuie să îndeplinească decât cerințele indicate în fiecare caz particular:
- 8.1.1. o remorcă extensibilă îndeplinește toate cerințele enunțate la punctul 7 dacă este redusă la lungimea sa minimă; totuși, atunci când remorca este extinsă, dispozitivele de protecție laterală respectă cerințele de la punctele 7.6, 7.7 și 7.8 și de la punctul 7.4 sau 7.5, dar nu neapărat de la ambele; extensia remorcii nu creează spații libere pe lungimea dispozitivelor de protecție laterală;
- 8.1.2. un vehicul-cisternă, adică un vehicul proiectat în exclusivitate pentru transportul unui fluid într-o cisternă închisă, fixată permanent pe vehicul și prevăzută cu țevi sau racorduri pentru încărcare sau descărcare este prevăzută cu dispozitive de protecție laterală care să îndeplinească, pe cât posibil, toate cerințele enunțate la punctul 7; nu există derogări de la respectarea riguroasă a acestor dispoziții decât în condițiile în care cerințele operaționale fac ca acestea să fie necesare;
- 8.1.3. pe un vehicul dotat cu cale de sprijin extensibile destinate să asigure un plus de stabilitate în cursul încărcării, descărcării sau al altor operațiuni pentru care a fost proiectat, pot fi lăsate spații libere suplimentare în dispozitivul de protecție laterală, dacă sunt necesare pentru a permite extensia caleur;
- 8.1.4. pe un vehicul echipat cu puncte de ancorare pentru transportul ro-ro pot fi lăsate spații libere în dispozitivul de protecție laterală pentru trecerea și tensionarea cablurilor de fixare.
- 8.2. Dacă părțile laterale ale vehiculului sunt proiectate și/sau echipate în așa fel încât, având în vedere forma și caracteristicile acestora, ansamblul părților componente ale acestora să îndeplinească cerințele enunțate la punctul 7, acestea pot fi considerate ca înlocuind dispozitivele de protecție laterală.
9. MODIFICĂRI ALE TIPULUI DE VEHICUL ȘI PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
- 9.1. Orice modificare a tipului de vehicul se comunică departamentului administrativ care a omologat tipul de vehicul. În acest caz, departamentul administrativ poate:
- 9.1.1. considera că este improbabil ca modificările efectuate să aibă consecințe negative semnificative și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele; sau
- 9.1.2. solicita un alt proces-verbal de încercare serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.
- 9.2. Confirmarea sau refuzul omologării, specificând modificările, se comunică părților la acordul care aplică prezentul regulament, prin procedura specificată la punctul 5.3 de mai sus.
- 9.3. Autoritatea competentă care acordă prelungirea omologării atribuie un număr de serie fiecărui formular de comunicare întocmit pentru o astfel de prelungire.

10. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- Procedurile de producție sunt conforme cu cele stabilite în acord, în apendicele 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu următoarele cerințe:
- 10.1. Fiecare vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se construiește astfel încât să corespundă tipului omologat prin îndeplinirea cerințelor prevăzute la punctul 6 de mai sus.
- 10.2. Autoritatea care a acordat omologarea de tip poate verifica în orice moment metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări este o dată la doi ani.
11. SANCTIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI
- 11.1. Omologarea acordată unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă dacă nu se respectă cerințele prevăzute la punctele 6 și 7 de mai sus.
- 11.2. Dacă una dintre părțile la acordul care aplică prezentul regulament retrage o omologare pe care a acordat-o anterior, aceasta informează de îndată cu privire la aceasta celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei copii a formularului de omologare care conține la final, cu litere mari, mențiunea semnată și datată „OMOLOGARE RETRASĂ”.
12. PRODUCȚIE ÎNCETATĂ DEFINITIV
- În cazul în care titularul omologării încetează complet fabricarea unui tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează în legătură cu acest lucru autoritatea care a acordat omologarea. La primirea comunicării corespunzătoare, autoritatea respectivă informează cu privire la aceasta celelalte părți la acordul de aplicare a prezentului regulament, prin intermediul unei copii a formularului de omologare care conține la final, cu litere mari, mențiunea semnată și datată „PRODUCȚIE OPRITĂ”.
13. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile la acordul care aplică prezentul regulament comunică secretariatului Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora trebuie să li se trimită formularele de certificare a omologării sau de prelungire, de refuz sau de retragere a omologării emise în alte țări.
-

ANEXA I

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297mm)]



emisă de către: denumirea administrației

.....

privind ⁽²⁾: OMOLOGAREA
 REFUZUL OMOLOGĂRII
 PRELUNGIREA OMOLOGĂRII
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul cu privire la protecția sa laterală, în temeiul Regulamentului nr. 73

Nr. omologării: Nr. prelungirii:

1. Denumirea comercială sau marca vehiculului:

2. Tipul vehiculului:

3. Numele și adresa constructorului:

4. După caz, numele și adresa reprezentantului constructorului:

5. Scurtă descriere a tipului de vehicul cu privire la structură, dimensiuni, forme și materiale componente:

.....

6. Scurtă descriere a dispozitivelor de protecție cu privire la forme, dimensiuni și materiale componente:

.....

7. Masa maximă:

8. Valoarea deformării înregistrate (a se vedea punctul 7.8): (măsurată sau calculată)

9. Vehicul prezentat pentru omologare la data de:

10. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare:

11. Data raportului emis de serviciul respectiv:

12. Numărul raportului emis de serviciul respectiv:

13. Omologare acordată/refuzată/prelungită/retrasă ⁽²⁾:

14. Poziția mărcii de omologare pe vehicul:

15. Locul:

16. Data:

17. Semnătura:

18. Documentele următoare, care poartă numărul de omologare prezentat mai sus, sunt disponibile la cerere:
[a se completa]

⁽¹⁾ Denumirea administrației.

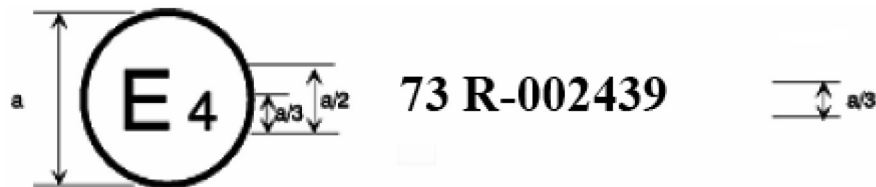
⁽²⁾ A se tăia mențiunile inutile.

ANEXA 2

EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

MODELUL A

(a se vedea punctul 5.4 din prezentul regulament)

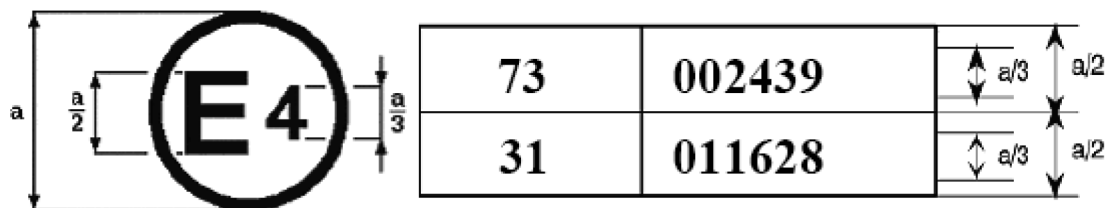


a = 8 mm min

Marca de omologare de mai sus, amplasată pe un vehicul, arată că tipul de vehicul în cauză a fost, cu privire la protecția sa laterală, omologat în Țările de Jos (E 4), în temeiul Regulamentului nr. 73, sub numărul de omologare 002439. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 73, în forma sa originală.

MODELUL B

(a se vedea punctul 5.5 din prezentul regulament)



Marca de omologare de mai sus, atașată pe un vehicul, arată că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E 4), în temeiul Regulamentelor nr. 73 și nr. 31 ⁽¹⁾. Primele două cifre ale numerelor de omologare indică faptul că, la datele acordării respectivelor omologări, Regulamentul nr. 73 nu fusese modificat, iar Regulamentul nr. 31 includea deja seria de modificări 01.

⁽¹⁾ Ultimul număr este dat numai ca exemplu.

Prețul abonamentelor în 2010
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, versiunea tipărită + CD-ROM, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, CD-ROM, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), CD-ROM, ediție bisăptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur CD-ROM multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Formatul CD-ROM va fi înlocuit în cursul anului 2010 cu formatul DVD.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>

