

# Jurnalul Oficial

## al Uniunii Europene

L 122



Ediția  
în limba română

### Legislație

Anul 55

8 mai 2012

Cuprins

#### II Acte fără caracter legislativ

##### ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ **Regulamentul nr. 73 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea: I. Vehiculelor privind protecția lor laterală (DPL) – II. Dispozitivelor de protecție laterală (DPL) – III. Vehiculelor cu privire la instalarea dispozitivelor de protecție laterală de un tip omologat în conformitate cu partea II a prezentului regulament** ..... 1
- ★ **Regulamentul nr. 97 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de alarmă ale vehiculelor (SAV) și omologarea autovehiculelor în ceea ce privește sistemele de alarmă ale acestora (SA)** ..... 19

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 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, disponibilă la adresa următoare:

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

**Regulamentul nr. 73 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea:**

**I. Vehiculelor privind protecția lor laterală (DPL)**

**II. Dispozitivelor de protecție laterală (DPL)**

**III. Vehiculelor cu privire la instalarea dispozitivelor de protecție laterală de un tip omologat în conformitate cu partea II a prezentului regulament**

Include întreg textul valabil până la:

Seria 01 de modificări – Data intrării în vigoare: 9 decembrie 2010

### CUPRINS

#### REGULAMENT

1. Domeniu de aplicare
2. Definiții
3. Cerințe
4. Cererea de omologare
5. Omologarea
6. Modificarea și extinderea omologării unui tip de vehicul sau a unui tip de dispozitiv de protecție laterală
7. Conformitatea producției
8. Sancțiuni în caz de neconformitate a producției
9. Încetarea definitivă a producției
10. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative
11. Dispoziții tranzitorii

#### PARTEA I — OMOLOGAREA VEHICULELOR CU PRIVIRE LA DISPOZITIVELE DE PROTECȚIE LATERALĂ (DPL) ALE ACESTORA

12. Cerințe
13. Derogări

## PARTEA II — OMOLOGAREA DISPOZITIVELOR DE PROTECȚIE LATERALĂ (DPL)

## 14. Cerințe

## PARTEA III — OMOLOGAREA UNUI VEHICUL CU PRIVIRE LA INSTALAREA UNUI DPL DE TIP OMOLOGAT ÎN CONFORMITATE CU PARTEA II A PREZENTULUI REGULAMENT

## 15. Cerințe

## 16. Derogări

## ANEXE

- Anexa 1 – Apendicele 1 – Fișă de comunicare (partea I)  
Apendicele 2 – Fișă de comunicare (partea II)  
Apendicele 3 – Fișă de comunicare (partea III)

Anexa 2 – Exemple de mărci de omologare

Anexa 3 – Condiții de încercare

## 1. DOMENIU DE APLICARE

## 1.1. Prezentul regulament se aplică:

- 1.1.1. PARTEA I: vehiculelor din categoriile N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub> <sup>(1)</sup> echipate cu dispozitive de protecție laterală care nu au fost omologate separat în conformitate cu partea II a prezentului regulament sau care sunt astfel concepute și/sau echipate încât se poate considera că părțile lor componente îndeplinesc total sau parțial funcția unui dispozitiv.
- 1.1.2. PARTEA II: dispozitive de protecție laterală prevăzute pentru echiparea vehiculelor din categoriile N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub> <sup>(1)</sup>.
- 1.1.3. PARTEA III: instalării pe vehicule din categoriile N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub> <sup>(1)</sup> a dispozitivelor de protecție laterală care au fost omologate de tip în conformitate cu partea II a prezentului regulament și completării vehiculelor omologate parțial în conformitate cu partea I și completate cu dispozitive de protecție laterală care au fost omologate de tip în conformitate cu partea II din prezentul regulament.

## 1.2. Prezentul regulament nu se aplică:

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

## 2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament:

## 2.1. Definiții comune pentru părțile I, II și III

- 2.1.1. „Masa fără încărcătură” înseamnă masa vehiculului în stare de funcționare, neocupat și neîncărcat, dar cu rezervorul de combustibil plin, precum și cu lichid de răcire, lubrifiant, scule și o roată de rezervă (dacă este prevăzută în echipamentul standard de către producătorul vehiculului).
- 2.1.2. „Masa maximă” înseamnă masa declarată de către producătorul vehiculului ca fiind autorizată din punct de vedere tehnic (această masă poate fi mai mare decât „masa maximă autorizată” stabilită de către administrația națională).
- 2.1.3. „Participanți la trafic neprotejați” înseamnă pietoni, cicliști sau motocicliști care utilizează drumul în așa fel încât există posibilitatea ca ei să cadă sub o parte laterală a vehiculului și să fie antrenati sub roți.
- 2.1.4. „Dispozitiv de protecție laterală a vehiculului (DPL)” înseamnă (un) element(e) longitudinal(e) și (o) legătură (legături) (elemente de fixare) cu elementele laterale ale șasiului sau cu alte părți din structura vehiculului, concepute pentru a oferi o protecție eficace participanților la trafic neprotejați împotriva riscului căderii acestora sub părțile laterale ale vehiculului și a antrenării acestora sub roți. Părți ale vehiculului pot fi, de asemenea, utilizate ca DPL.

<sup>(1)</sup> Astfel cum sunt definite în Rezoluția consolidată privind construcția de vehicule (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, alineatul 2.

- 2.2. Definiții specifice părții I
- 2.2.1. „Omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul complet, incomplet sau completat în ceea ce privește protecția laterală a acestuia.
- 2.2.2. „Tip de vehicul” înseamnă o categorie de vehicule care nu diferă între ele în privința caracteristicilor esențiale, cum sunt lățimea axei spate, lățimea totală, dimensiunile, forma și materialele părții laterale a vehiculului (inclusiv cabina, dacă aceasta este montată), precum și caracteristicile suspensiei, în măsura în care acestea au un impact asupra cerințelor formulate la punctul 12.
- 2.3. Definiții specifice părții II
- 2.3.1. „Omologarea unui DPL” reprezintă omologarea unui tip de DPL cu privire la cerințele stabilite la punctul 14.
- 2.3.2. „Tip de dispozitiv de protecție laterală (DPL)” înseamnă un DPL care nu diferă în privința caracteristicilor esențiale, cum sunt forma, dimensiunile, modul de fixare, materialele și marcajele menționate la punctul 5.2.4.
- 2.4. Definiții specifice părții III
- 2.4.1. „Omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul cu privire la instalarea unui DPL aparținând unui tip omologat în conformitate cu partea II a prezentului regulament, inclusiv, dacă este cazul, completarea unui vehicul omologat parțial în conformitate cu partea I.
- 2.4.2. „Tip de vehicul” înseamnă vehicule care nu diferă în aspecte esențiale precum:
- (a) lățimea axei din spate;
  - (b) structura, dimensiunile, forma și înălțimea față de sol ale părților laterale ale vehiculului, precum și caracteristicile suspensiei, în măsura în care acestea au un impact asupra cerințelor prevăzute la punctul 15 din prezentul regulament;
  - (c) dispozitivele de protecție laterală omologate montate pe vehicul.
3. CERINȚE
- 3.1. DISPOZIȚII GENERALE
- 3.1.1. Se consideră că cerințele prezentului regulament sunt îndeplinite în următoarele cazuri:
- 3.1.1.1. în cazul în care vehiculul este echipat cu dispozitive de protecție laterală conform cerințelor prevăzute în partea I și/sau în partea III; sau
- 3.1.1.2. dacă vehiculul este proiectat și/sau echipat lateral astfel 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 punctele 12 și 15 sunt considerate ca formând un DPL.
- 3.2. CONDIȚII DE ÎNCERCARE A VEHICULULUI
- Conformitatea cu cerințele prevăzute în partea I și în partea III se determină cu vehiculul poziționat în conformitate cu dispozițiile din anexa 3.
4. CEREREA DE OMOLOGARE
- 4.1. Cerere de omologare în temeiul părții I a prezentului regulament
- 4.1.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în conformitate cu partea I a prezentului regulament se înaintează de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul său autorizat.
- 4.1.2. Cererea de omologare trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos, în triplu exemplar, precum și de următoarele elemente specifice:
- 4.1.2.1. o descriere detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește stadiul de finalizare al acestuia, structura, dimensiunile, formele și materialele din care este constituit;
- 4.1.2.2. desene ale vehiculului care prezintă tipul de vehicul în vedere laterală și din spate, precum și detalii de proiectare ale părților laterale ale structurii;
- 4.1.2.3. o descriere detaliată a dispozitivelor de protecție laterală: dimensiunile și formele acestora, materialele din care sunt produse, detalii de proiectare privind legăturile dintre acestea și vehicul și privind poziția acestora pe vehicul.

- 4.1.3. Un vehicul reprezentativ pentru tipul supus omologării trebuie pus la dispoziția serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare.
- 4.1.3.1. Un vehicul care nu conține toate elementele corespunzătoare tipului poate fi acceptat pentru omologare, cu condiția să se poată dovedi că absența elementelor respective nu are un efect prejudiciabil asupra rezultatelor omologării în ceea ce privește cerințele enunțate în prezenta parte.
- 4.1.3.2. Este responsabilitatea solicitantului omologării să demonstreze faptul că acceptarea variantelor menționate la punctul 4.1.3.1 este compatibilă cu respectarea cerințelor prezentei părți.
- 4.2. Cerere de omologare în temeiul părții II a prezentului regulament
- 4.2.1. Cererea de omologare în temeiul părții II a prezentului regulament este înaintată de către producătorul dispozitivului de protecție laterală sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.
- 4.2.2. Cererea de omologare trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos, în triplu exemplar, precum și de următoarele elemente specifice:
- 4.2.2.1. o descriere detaliată a dispozitivelor de protecție laterală: dimensiunile și formele acestora, materialele din care sunt produse, precum și detaliile privind legăturile proiectate dintre acestea și vehicul;
- 4.2.2.2. o mostră a tipului de dispozitiv de protecție laterală: mostra trebuie marcată în mod lizibil și indelebil pe toate componentele principale, cu denumirea comercială sau marca solicitantului și denumirea tipului;
- 4.2.2.3. un DPL reprezentativ pentru tipul supus omologării trebuie pus la dispoziția serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare.
- 4.3. Cerere de omologare în temeiul părții III a prezentului regulament
- 4.3.1. Cererea de omologare în temeiul părții III a prezentului regulament este înaintată de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.
- 4.3.2. Cererea de omologare trebuie însoțită de documentele menționate mai jos, în triplu exemplar, precum și de următoarele elemente specifice:
- 4.3.2.1. desene ale vehiculului care să indice, în conformitate cu criteriile menționate la punctul 2.4.2, tipul de vehicul în vedere laterală, cu indicarea poziției dispozitivelor de protecție laterală omologate și a detaliilor de proiectare privind legăturile dintre acestea și vehicul;
- 4.3.2.2. o listă a dispozitivelor de protecție laterală destinate montării pe vehicul;
- 4.3.2.3. la cererea autorității de omologare se furnizează, de asemenea, fișa de comunicare a omologării de tip corespunzătoare dispozitivului de protecție laterală (și anume, apendicele 2 din anexa 1 la prezentul regulament).
- 4.3.3. Un vehicul reprezentativ pentru tipul supus omologării și echipat cu un dispozitiv de protecție laterală omologat trebuie pus la dispoziția serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare.
- 4.3.3.1. Un vehicul care nu conține toate elementele corespunzătoare tipului poate fi acceptat pentru omologare, cu condiția să se poată dovedi că absența elementelor respective nu are un efect prejudiciabil asupra rezultatelor omologării în ceea ce privește cerințele enunțate în prezenta parte.
- 4.3.3.2. Este responsabilitatea solicitantului omologării să demonstreze faptul că acceptarea variantelor menționate la punctul 4.3.3.1 este compatibilă cu respectarea cerințelor prezentei părți.
5. OMOLOGAREA
- 5.1. Omologare în temeiul părții I a prezentului regulament
- 5.1.1. În cazul în care vehiculul complet, incomplet sau completat supus omologării în conformitate cu prezenta parte respectă cerințele prevăzute la punctul 12, se acordă omologarea tipului de vehicul respectiv.
- 5.1.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestui număr de omologare (în prezent 01, corespunzând seriei 01 de modificări) indică seria de modificări conținând cele mai recente modificări tehnice majore ale regulamentului la data eliberării certificatului de omologare. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul, astfel cum este definit în prezentul regulament.

- 5.1.3. Notificarea privind acordarea, refuzul sau extinderea omologării unui tip de vehicul, în temeiul prezentului regulament, se comunică părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe conforme cu modelul din apendicele 1 la anexa 1 din prezentul regulament.
- 5.1.4. Pe fiecare vehicul corespunzător unui anumit tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în fișa de omologare, o marcă de omologare care conține următoarele elemente:
- 5.1.4.1. un cerc în interiorul căruia este plasată litera „E”, urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea <sup>(2)</sup>;
- 5.1.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în dreapta cercului, astfel cum se precizează la punctul 5.1.4.1.
- 5.1.5. În cazul în care vehiculul este conform unui tip de vehicul omologat, în temeiul unuia sau a mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 5.1.4.1 nu trebuie repetat; într-un astfel de caz, numerele regulamentelor și numerele de omologare, precum și simbolurile adiționale corespunzând tuturor regulamentelor în temeiul cărora a fost acordată omologarea în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament, sunt înscrise unul sub altul, la dreapta simbolului prevăzut la punctul 5.1.4.1.
- 5.1.6. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă și indelebilă.
- 5.1.7. Marca de omologare este amplasată lângă sau pe plăcuța cu date a vehiculului fixată de producător.
- 5.1.8. Anexa 2 la prezentul regulament oferă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.
- 5.2. Omologare în temeiul părții II a prezentului regulament
- 5.2.1. În cazul în care tipul de DPL supus omologării în temeiul prezentei părți îndeplinește cerințele de la punctul 14, respectivului tip de DPL i se acordă omologarea.
- 5.2.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestui număr de omologare (în prezent 01, corespunzând seriei 01 de modificări) indică seria de modificări conținând cele mai recente modificări tehnice majore ale regulamentului la data emiterii certificatului de omologare. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de dispozitiv.
- 5.2.3. Notificarea privind acordarea, refuzul sau extinderea omologării unui tip de DPL, în temeiul prezentului regulament, se comunică părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe conforme cu modelul din apendicele 1 din anexa 2 la prezentul regulament.
- 5.2.4. Pe componentele principale ale dispozitivului de protecție laterală care corespunde unui tip de DPL omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, într-un loc vizibil și ușor accesibil, specificat în fișa de omologare, o marcă de omologare formată din următoarele elemente:
- 5.2.4.1. un cerc în interiorul căruia este plasată litera „E”, urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea <sup>(2)</sup>;
- 5.2.4.2. numărul de omologare la dreapta cercului, astfel cum este prevăzut la punctul 5.2.4.1.

<sup>(2)</sup> 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 pentru Kazahstan, 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (disponibil), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru fosta Republică iugoslavă a Macedoniei, 41 (disponibil), 42 pentru Uniunea Europeană (omologările sunt eliberate de statele membre prin utilizarea simbolului lor 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 Malaysia, 53 pentru Thailanda, 54 și 55 (disponibile), 56 pentru Muntenegru, 57 (disponibil) și 58 pentru Tunisia. Altor țări li se atribuie alte numere în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor reglementări, iar numerele astfel atribuite trebuie comunicate părților contractante ale acordului de către Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite.

- 5.2.5. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă și indelebilă.
- 5.2.6. Anexa 2 la prezentul regulament oferă exemple de mărci de omologare.
- 5.3. Omologare în temeiul părții III a prezentului regulament
- 5.3.1. Dacă vehiculul prezentat pentru omologare în conformitate cu prezenta parte este echipat cu un DPL omologat și respectă cerințele prevăzute la punctul 15, se acordă omologarea tipului de respectiv de vehicul.
- 5.3.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestui număr de omologare (în prezent 01, corespunzând seriei 01 de modificări) indică seria de modificări conținând cele mai recente modificări tehnice majore ale regulamentului la data eliberării certificatului de omologare. Aceeași parte contractantă nu atribuie același număr altui tip de vehicul.
- 5.3.3. Notificarea privind acordarea, refuzul sau extinderea omologării unui tip de vehicul, în temeiul prezentului regulament, se comunică părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe conforme cu modelul din apendicele 1 din anexa 3 la prezentul regulament.
- 5.3.4. Pe fiecare vehicul care este conform cu tipul de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil precizat în fișa de omologare, o marcă de omologare formată din următoarele elemente:
- 5.3.4.1. un cerc în interiorul căruia este plasată litera „E”, urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea <sup>(2)</sup>;
- 5.3.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în dreapta cercului, astfel cum este prevăzut la punctul 5.3.4.1.
- 5.3.5. În cazul în care vehiculul este conform unui tip de vehicul omologat, în temeiul unuia sau a mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 5.3.4.1 nu trebuie repetat; într-un astfel de caz, numerele regulamentelor și numerele de omologare, precum și simbolurile adiționale corespunzătoare tuturor regulamentelor în temeiul cărora a fost acordată omologarea în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament, sunt înscrise unul sub altul, la dreapta simbolului prescris la punctul 5.3.4.1.
- 5.3.6. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă și indelebilă.
- 5.3.7. Marca de omologare este amplasată lângă sau pe plăcuța cu date a vehiculului, fixată de producător.
- 5.3.8. Anexa 2 la prezentul regulament oferă exemple de mărci de omologare.
6. MODIFICAREA ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII UNUI TIP DE VEHICUL SAU A UNUI TIP DE DPL
- 6.1. Orice modificare a tipului de vehicul sau de DPL se comunică departamentului administrativ care a omologat tipul. Departamentul poate:
- 6.1.1. fie să estimeze că modificările aduse nu sunt de natură să aibă un efect negativ semnificativ și că, în orice caz, vehiculul sau dispozitivul de protecție laterală corespunde în continuare cerințelor; fie
- 6.1.2. să solicite un raport de încercare suplimentar serviciului tehnic însărcinat cu efectuarea încercărilor de omologare.
- 6.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu specificarea modificărilor, trebuie comunicată prin procedura specificată la punctul 5.1.3, 5.2.3 sau 5.3.3 de mai sus, după caz, părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament.
- 6.3. Autoritatea competentă care acordă extinderea omologării atribuie un număr de serie extinderii respective și informează ulterior celelalte părți ale Acordului din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul prezentat în anexa 1 la prezentul regulament.
7. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- Procedurile de conformitate a producției sunt conforme cu cele stabilite în apendicele 2 la acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu următoarele cerințe:



- 7.1. fiecare vehicul sau DPL omologat în conformitate cu prezentul regulament este produs astfel încât să corespundă tipului omologat, prin îndeplinirea condițiilor prevăzute la părțile respective de mai sus;
- 7.2. autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip poate verifica, în orice moment, metodele de control al conformității care se aplică fiecărei unități de producție.
8. SANȚIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI
- 8.1. Omologarea acordată unui tip de vehicul sau DPL în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care nu sunt respectate cerințele stabilite la punctul 12, 14 sau 15, după caz.
- 8.2. În cazul în care o parte contractantă la Acordul din 1958, care aplică prezentul regulament, retrage o omologare pe care a acordat-o anterior, aceasta are obligația să notifice acest lucru de îndată celorlalte părți contractante care aplică prezentul regulament, printr-o fișă de comunicare care este conformă cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.
9. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care titularul omologării încetează definitiv producția unui tip de vehicul sau a unui tip de DPL omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează, cu privire la aceasta, autoritatea care a acordat omologarea. La primirea notificării în cauză, autoritatea respectivă informează celelalte părți contractante la acord care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.
10. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile contractante la Acordul din 1958 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 certificatele de omologare sau de extindere, de refuz sau de retragere a omologării eliberate în alte țări.
11. DISPOZIȚII TRANZITORII
- 11.1. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 01 de modificări, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu refuză acordarea unei omologări CEE în temeiul prezentului regulament astfel cum a fost modificat de seria 01 de modificări.
- 11.2. După 12 luni de la data intrării în vigoare a seriei 01 de modificări, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări numai dacă tipul de vehicul sau de DPL care urmează să fie omologat îndeplinește cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări.
- 11.3. Chiar și după intrarea în vigoare a seriei 01 de modificări la prezentul regulament, omologările acordate în temeiul seriei 00 de modificări rămân valabile, iar părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să acorde extinderi ale acestor omologări și continuă să le accepte.
- 11.4. Niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu refuză acordarea unei omologări naționale sau regionale unui tip de vehicul omologat în temeiul seriei 00 de modificări la prezentul regulament.
- PARTEA I — OMOLOGAREA VEHICULELOR CU PRIVIRE LA DISPOZITIVELE DE PROTECȚIE LATERALĂ (DPL) ALE ACESTORA
12. CERINȚE
- 12.1. Dispozitivul de protecție laterală nu trebuie să mărească lățimea totală a vehiculului, iar partea principală a suprafeței sale externe nu trebuie să fie retrasă cu mai mult de 150 mm față de planul cel mai exterior (lățimea maximă) al vehiculului. Extremitatea anterioară a acestora poate fi, pe anumite vehicule, curbată spre interior, în conformitate cu punctele 12.4.3 și 12.4.4. Extremitatea posterioară a acestora nu trebuie să fie retrasă spre interior cu mai mult de 30 mm față de extremitatea laterală a pneurilor din spate (nu este luată în considerare nicio umflătură a pneurilor aproape de sol) pe cel puțin ultimii 250 mm ai părții din spate.
- 12.2. Suprafața externă a dispozitivului de protecție laterală trebuie să fie 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 dacă poate fi lăsat un spațiu liber de cel mult 25 mm în lungime, cu condiția ca partea din spate să nu fie proeminentă în raport cu partea din față; capetele rotunjite ale șuruburilor sau ale niturilor nu pot avea proeminențe mai mari de 10 mm în

raport cu suprafața, iar alte părți pot avea proeminențe în aceleași limite, cu condiția ca acestea să fie netede și uniform rotunjite; toate marginile și colțurile exterioare care pot fi atinse de o sferă cu diametrul de 100 mm trebuie să fie rotunjite, cu o rază de cel puțin 2,5 mm; cele care au o proeminență mai mică de 5 mm trebuie să aibă muchiile dinspre exterior rotunjite.

12.3. Dispozitivul de protecție laterală poate fi format dintr-o suprafață plană continuă sau dintr-unul sau mai multe lonjeroane orizontale sau dintr-o combinație de suprafețe și lonjeroane; dacă se utilizează lonjeroane, acestea trebuie să fie la cel mult 300 mm unele față de altele și să aibă o înălțime de cel puțin:

(a) 50 mm pentru categoriile de vehicule  $N_2$  și  $O_3$ ;

(b) 100 mm pentru categoriile de vehicule  $N_3$  și  $O_4$ , cu cerința ca, în acest ultim caz, lonjeroanele să nu aibă practic denivelări.

Combinațiile suprafețe/lonjeroane constituie un dispozitiv de protecție laterală practic continuu, sub rezerva totuși a dispozițiilor de la punctul 12.2.

12.4. Marginea anterioară a dispozitivului de protecție laterală trebuie să fie construită după cum urmează:

12.4.1. poziția acesteia trebuie să fie:

12.4.1.1. pe un vehicul din categoria  $N_2$  sau  $N_3$ : la cel mult 300 mm în spatele planului vertical perpendicular pe planul longitudinal al vehiculului și tangent la suprafața exterioară a pneului roții situate imediat în fața dispozitivului;

12.4.1.2. pe o remorcă cu proțap: la cel mult 500 mm în spatele planului definit la punctul 12.4.1.1;

12.4.1.3. pe o semiremorcă: la cel mult 250 mm în spatele planului transversal median al suportului, în cazul în care acesta din urmă există, cu precizarea că, în niciun caz, distanța dintre marginea anterioară și planul transversal care trece prin axa pivotului de cuplare în poziția sa cea mai din spate nu trebuie să depășească 2,7 m;

12.4.1.4. pe o remorcă cu ax central: în zona din fața planului transversal care trece prin centrul axului frontal, cu precizarea că această poziție nu trebuie să depășească marginea anterioară a caroseriei, dacă există o caroserie, pentru a asigura o manevrabilitate normală a remorcii;

12.4.2. în cazul în care marginea anterioară se găsește într-un spațiu liber care depășește 25 mm, această margine trebuie să fie un element vertical continuu care acoperă toată înălțimea dispozitivului; suprafețele exterioară și anterioară ale acestui element măsoară cel puțin 50 mm către spate și sunt curbate cu 100 mm spre interior sau au o rază minimă de 50 mm în cazul vehiculelor din categoriile  $N_2$  și  $O_2$ , respectiv măsoară cel puțin 100 mm către spate și sunt curbate cu 100 mm spre interior sau au o rază minimă de 100 mm în cazul vehiculelor din categoriile  $N_3$  și  $O_4$ ;

12.4.3. în cazul unui vehicul din categoria  $N_2$  sau a cărui dimensiune de 300 mm menționată la punctul 12.4.1.1 nu depășește interiorul cabinei, dispozitivul este construit astfel încât spațiul liber dintre marginea sa anterioară și panourile cabinei nu depășește 100 mm și, dacă este necesar, este curbat către interior la un unghi care nu depășește  $45^\circ$ . În acest caz nu sunt aplicabile cerințele de la punctul 12.4.2;

12.4.4. la alegerea producătorului, pot fi îndeplinite dispozițiile punctului 12.4.3 în cazul unui vehicul din categoria  $N_2$  sau  $N_3$  la care dimensiunea de 300 mm menționată la punctul 12.4.1.1 cade în spatele cabinei și la care dispozitivul se prelungește cu cel mult 100 mm în fața cabinei.

12.5. Marginea din spate a dispozitivului de protecție laterală trebuie să fie la cel mult 300 mm în fața planului vertical perpendicular pe planul longitudinal al vehiculului și să fie tangent cu suprafața externă a pneului roții situate imediat în spate; nu este necesar un element vertical continuu pentru marginea din spate.

12.6. Cerințele de la punctele 12.4 și 12.5 sunt independente și nu pot fi combinate. Cu toate acestea, în cazul unui vehicul cu două axe directe, nu este necesară montarea unui dispozitiv de protecție laterală între cele două axe dacă distanța longitudinală dintre liniile mediane ale acestora este mai mică sau egală cu 2 100 mm.

12.7. Consolele față și spate ale dispozitivului de protecție laterală nu depășesc distanța dintre legături și centrul pistonului plonjor măsurată în timpul încercării prevăzute la punctul 12.10. În cazul mai multor astfel de distanțe, nu trebuie depășită cea mai mare dintre distanțele măsurate în timpul încercării.

12.8. Marginea inferioară a dispozitivului de protecție laterală nu trebuie să fie situată, în niciun caz, la mai mult de 550 mm deasupra solului.

- 12.9. Marginea superioară a dispozitivului de protecție laterală nu trebuie să fie situată la mai mult de 350 mm sub partea structurii vehiculului prin care trece un plan vertical tangent la suprafața exterioară a pneurilor, la stabilirea suprafeței exterioare a pneurilor excluzându-se orice umflătură situată pe pneuri aproape de sol, cu excepția următoarelor cazuri:
- 12.9.1. când planul specificat la punctul 12.9 nu trece prin structura vehiculului, marginea superioară trebuie să fie la nivelul suprafeței platformei de încărcare sau la 950 mm față de sol (se reține valoarea cea mai mică);
- 12.9.2. când planul specificat la punctul 12.9 trece prin structura vehiculului la o înălțime mai mare de 1,3 m față de sol, marginea superioară a dispozitivului nu trebuie să fie la o înălțime mai mică de 950 mm față de sol;
- 12.9.3. pe un vehicul conceput și construit în mod special, nu doar adaptat, pentru transportul unui container sau al unei caroserii demontabile, marginea superioară a dispozitivului poate fi determinată în conformitate cu punctele 12.9.1 și 12.9.2, containerul sau caroseria fiind considerate ca făcând parte din vehicul;
- 12.9.4. în cazul unui vehicul dotat cu o macara pentru încărcare, descărcare sau pentru alte operațiuni, care are un post de lucru sau o platformă de manevrare pentru operator de pe care macaraua poate fi controlată, marginea superioară a dispozitivului de protecție laterală poate fi determinată în conformitate cu punctele 12.9.1 și 12.9.2, postul de lucru sau platforma de funcționare fiind luată în calcul ca în cazul în care ar fi fost vorba despre o platformă de încărcare.
- 12.10. Dispozitivele de protecție laterală trebuie să fie practic rigide, solid fixate (ele nu trebuie să se desprindă din cauza vibrațiilor produse de folosirea normală a vehiculului) și, cu excepția cazului în care este vorba de elementele enumerate la punctul 12.11, fabricate din metal sau dintr-un alt material corespunzător. Dispozitivele de protecție laterală sunt considerate adecvate dacă pot suporta o forță statică orizontală de 1 kN, aplicată perpendicular pe orice parte a suprafeței exterioare a acestora, prin centrul unui berbec basculant de secțiune circulară și plat, cu diametrul de 220 mm ± 10 mm, și dacă deformarea dispozitivului încărcat, măsurată în centrul pistonului plonjor, nu depășește în acel moment:
- (a) 30 mm pe ultimii 250 mm din spate ai dispozitivului; și
- (b) 150 mm pe restul dispozitivului.
- La cererea producătorului, respectarea acestei cerințe poate fi demonstrată prin calcul. Fiabilitatea metodei de calcul trebuie demonstrată în mod satisfăcător serviciului tehnic.
- 12.11. Componentele fixate permanent pe vehicul, de exemplu roțile de rezervă, compartimentul bateriilor de acumulare, rezervoarele de aer, rezervoarele de combustibil, farurile, dispozitivele reflectorizante și trusele de scule pot fi integrate într-un dispozitiv de protecție laterală, cu condiția ca acestea să corespundă dimensiunilor prevăzute în prezenta parte. Dispozițiile de la punctul 12.2 se aplică spațiilor libere dintre dispozitivele de protecție și elementele fixate permanent.
- 12.12. Dispozitivul de protecție laterală nu poate fi utilizat pentru a fixa conductele circuitului de frânare, conductele de aer sau cele hidraulice.
- 12.13. Dispozitivul de protecție laterală poate fi proiectat astfel încât să poată fi amplasat în diverse poziții în partea laterală a vehiculului. În acest caz, trebuie garantată metoda de fixare în poziția normală de funcționare, astfel încât să fie exclusă modificarea neintenționată a poziției. Forța aplicată de către operator pentru modificarea poziției dispozitivului nu trebuie să depășească 40 daN.
13. DEROGĂRI
- 13.1. 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:
- 13.1.1. o remorcă extensibilă îndeplinește toate cerințele enunțate la punctul 12 dacă este redusă la lungimea sa minimă; totuși, atunci când remorca este extinsă, dispozitivele de protecție laterală trebuie să respecte cerințele de la punctele 12.8, 12.9 și 12.10, precum și de la punctul 12.4 sau 12.5, dar nu neapărat de la ambele; extensia remorcii nu trebuie să creeze spații libere pe lungimea dispozitivelor de protecție laterală;

- 13.1.2. o autocisternă, adică un vehicul conceput doar pentru transportul unui fluid într-o cisternă închisă, fixată permanent pe vehicul și prevăzută cu țevi sau racorduri pentru încărcare sau descărcare, trebuie dotată cu dispozitive de protecție laterală care să satisfacă, pe cât posibil, toate cerințele de la punctul 12; nu se acceptă derogări de la respectarea riguroasă a acestor dispoziții decât în cazul în care cerințele de funcționare impun necesitatea unor astfel de derogări;
- 13.1.3. 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 vehiculul a fost proiectat, pot fi lăsate spații libere suplimentare în dispozitivul de protecție laterală, dacă acestea sunt necesare pentru a permite extensia calearor;
- 13.1.4. în cazul unui vehicul echipat cu puncte de fixare în conformitate cu standardul ISO 9367-1:1989 sau ISO 9367-2:1994 pentru transportul naval pe nave Ro/Ro, în dispozitivele de protecție laterală trebuie lăsate spații libere pentru a permite fixarea dispozitivelor de reținere;
- 13.1.5. pe un vehicul dotat cu o macara pentru încărcare, descărcare sau alte operațiuni pentru care a fost proiectat vehiculul, făcând imposibilă respectarea tuturor cerințelor de la punctul 12, dispozitivele de protecție laterală pot fi fixate cu spații libere suplimentare în cazul în care acestea sunt necesare pentru a permite deplasarea sau fixarea macaralei.
- 13.2. În cazul în care părțile laterale ale vehiculului sunt proiectate și/sau echipate astfel încât, datorită formei și caracteristicilor, ansamblul elementelor lor constitutive îndeplinește cerințele de la punctul 12, acestea pot fi considerate ca înlocuind dispozitivele de protecție laterală.

#### PARTEA II — OMOLOGAREA DISPOZITIVELOR DE PROTECȚIE LATERALĂ (DPL)

#### 14. CERINȚE

- 14.1. Suprafața externă a dispozitivului de protecție laterală trebuie să fie 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 dacă poate fi lăsat un spațiu liber de cel mult 25 mm în lungime, cu condiția ca partea din spate să nu fie proeminentă față de partea din față; capetele rotunjite ale șuruburilor sau ale niturilor nu pot avea proeminențe mai mari de 10 mm în raport cu suprafața, iar alte părți pot avea proeminențe în aceleași limite, cu condiția ca acestea să fie netede și similar rotunjite; toate marginile și colțurile exterioare care pot fi atinse de o sferă cu diametrul de 100 mm trebuie să fie rotunjite, cu o rază de cel puțin 2,5 mm; cele care au o proeminență mai mică de 5 mm trebuie să aibă muchiile dinspre exterior rotunjite.
- 14.2. Dispozitivul de protecție laterală poate fi format dintr-o suprafață plană continuă sau dintr-unul sau mai multe lonjeroane orizontale sau dintr-o combinație de suprafețe și lonjeroane; dacă se utilizează lonjeroane, acestea trebuie să fie la cel mult 300 mm unele față de celelalte și să aibă o înălțime de cel puțin:
- (a) 50 mm în cazul dispozitivelor de protecție laterală destinate categoriilor de vehicule N<sub>2</sub> și O<sub>3</sub>; sau
- (b) 100 mm în cazul dispozitivelor de protecție laterală destinate categoriilor de vehicule N<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>, cu condiția ca, în acest ultim caz, lonjeroanele nu aibă, practic, denivelări.

Combinațiile suprafețe/lonjeroane constituie un dispozitiv de protecție laterală practic continuu, sub rezerva, totuși, a dispozițiilor de la punctul 14.1.

- 14.3. Muchia anterioară constă într-un element vertical continuu care se extinde pe toată înălțimea dispozitivului; suprafețele exterioară și anterioară ale acestui element măsoară cel puțin 50 mm către spate și sunt curbate cu 100 mm spre interior sau au o rază minimă de 50 mm în cazul vehiculelor din categoriile N<sub>2</sub> și O<sub>3</sub>, respectiv măsoară cel puțin 100 mm către spate și sunt curbate cu 100 mm spre interior sau au o rază minimă de 100 mm în cazul vehiculelor din categoriile N<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>.
- 14.4. Dispozitivul de protecție laterală trebuie să fie practic rigid și, cu excepția cazului elementelor enumerate la punctul 14.5, trebuie fabricat din metal sau dintr-un alt material corespunzător. Dispozitivul de protecție laterală este considerat adecvat dacă poate suporta o forță statică orizontală de 1 kN, aplicată perpendicular pe orice parte a suprafeței exterioare a acestora, prin centrul unui piston plonjor de secțiune circulară și plat, cu diametrul de 220 mm ± 10 mm, și dacă deformarea dispozitivului încărcat, măsurată în centrul pistonului plonjor, nu depășește în acel moment:
- (a) 30 mm pe porțiunea cu lungimea de 250 mm cea mai din spate a dispozitivului; și
- (b) 150 mm pe restul dispozitivului.

La cererea producătorului, respectarea acestei cerințe poate fi demonstrată prin calcul. Fiabilitatea metodei de calcul trebuie demonstrată în mod satisfăcător serviciului tehnic.

- 14.5. Componentele fixate permanent pe vehicul, de exemplu roțile de rezervă, compartimentul bateriilor de acumulare, rezervoarele de aer, rezervoarele de combustibil, farurile, dispozitivele reflectorizante și trusele de scule pot fi integrate într-un dispozitiv de protecție laterală, cu condiția ca acestea să corespundă dimensiunilor prevăzute în prezenta parte.
- 14.6. Dispozitivul de protecție laterală poate fi proiectat astfel încât să poată fi amplasat în diverse poziții în partea laterală a vehiculului. În acest caz, trebuie garantată metoda de fixare în poziția normală de funcționare, astfel încât să fie exclusă schimbarea neintenționată a poziției. Forța aplicată de către operator pentru modificarea poziției dispozitivului nu trebuie să depășească 40 daN.

PARTEA III — OMOLOGAREA UNUI VEHICUL CU PRIVIRE LA INSTALAREA DISPOZITIVELOR DE PROTECȚIE LATERALĂ (DPL) OMOLOGATE DE TIP ÎN CONFORMITATE CU PARTEA II A PREZENTULUI REGULAMENT

15. CERINȚE

- 15.1. Dispozitivul de protecție laterală nu trebuie să mărească lățimea totală a vehiculului, iar partea principală a suprafeței sale exterioare nu trebuie să fie retrasă cu mai mult de 150 mm față de planul cel mai exterior (lățimea maximă) al vehiculului. Extremitatea anterioară a acestora poate fi, pe anumite vehicule, curbată spre interior, în conformitate cu punctele 15.2.3 și 15.2.4. Extremitatea posterioară a acestora nu trebuie să fie retrasă spre interior cu mai mult de 30 mm față de extremitatea laterală a pneurilor din spate (la determinarea acestei extremități nu este luată în considerare nicio umflătură a pneurilor aproape de sol) pe cel puțin ultimii 250 mm ai părții din spate.
- 15.2. Marginea anterioară a dispozitivului de protecție laterală trebuie să fie construită după cum urmează:
- 15.2.1. poziția acesteia trebuie să fie:
- 15.2.1.1. pe un vehicul din categoria N<sub>2</sub> sau N<sub>3</sub>; la cel mult 300 mm în spatele planului vertical perpendicular pe planul longitudinal al vehiculului și tangent la suprafața exterioară a pneului roții situate imediat în fața dispozitivului;
- 15.2.1.2. pe o remorcă cu proțap: la cel mult 500 mm în spate față de planul definit la punctul 15.2.1.1;
- 15.2.1.3. pe o semiremorcă: la cel mult 250 mm în spatele planului transversal median al suportului, în cazul în care acesta din urmă există, cu precizarea că, în niciun caz, distanța dintre marginea anterioară și planul transversal care trece prin axa pivotului de cuplare în poziția sa cea mai din spate nu trebuie să depășească 2,7 m;
- 15.2.2. în cazul în care marginea anterioară se găsește într-un spațiu liber care depășește 25 mm, această margine trebuie să fie un element vertical continuu care acoperă toată înălțimea dispozitivului; suprafețele exterioară și anterioară ale acestui element măsoară cel puțin 50 mm către spate și sunt curbate cu 100 mm spre interior sau au o rază minimă de 50 mm în cazul vehiculelor din categoriile N<sub>2</sub> și O<sub>3</sub>, respectiv măsoară cel puțin 100 mm către spate și sunt curbate cu 100 mm spre interior sau au o rază minimă de 100 mm în cazul vehiculelor din categoriile N<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>;
- 15.2.3. în cazul unui vehicul din categoria N<sub>2</sub> sau N<sub>3</sub> a cărui dimensiune de 300 mm menționată la punctul 15.2.1.1 nu depășește interiorul cabinei, dispozitivul este construit astfel încât spațiul liber dintre marginea sa anterioară și panourile cabinei nu depășește 100 mm și, dacă este necesar, este curbat către interior la un unghi care nu depășește 45°. În acest caz nu sunt aplicabile cerințele de la punctul 15.2.2;
- 15.2.4. la alegerea producătorului, pot fi îndeplinite dispozițiile punctului 15.2.3 în cazul unui vehicul din categoria N<sub>2</sub> sau N<sub>3</sub> la care dimensiunea de 300 mm menționată la punctul 15.2.1.1 cade în afara cabinei în spatele acesteia și la care dispozitivul se prelungește cu cel mult 100 mm în fața cabinei.
- 15.3. Marginea din spate a dispozitivului de protecție laterală trebuie să fie la cel mult 300 mm în fața planului vertical perpendicular pe planul longitudinal al vehiculului și să fie tangent cu suprafața externă a pneului roții situate imediat în spate; nu este necesar un element vertical continuu pentru marginea din spate.
- 15.4. Cerințele de la punctele 15.2 și 15.3 sunt independente și nu pot fi combinate. Cu toate acestea, în cazul unui vehicul cu două axe directoare, nu este necesară montarea unui dispozitiv de protecție laterală între cele două axe dacă distanța longitudinală dintre liniile mediane ale acestora este mai mică sau egală cu 2 100 mm.

- 15.5. Consolele față și spate ale dispozitivului de protecție laterală nu depășesc distanța dintre legături și centrul berbecului basculant măsurată în timpul încercării prevăzute la punctul 14.4. În cazul mai multor astfel de distanțe, nu trebuie depășită cea mai mare dintre distanțele măsurate în timpul încercării.
- 15.6. Marginea inferioară a dispozitivului de protecție laterală nu trebuie să fie situată, în niciun caz, la mai mult de 550 mm deasupra solului.
- 15.7. Marginea superioară a dispozitivului de protecție laterală nu trebuie să fie situată la mai mult de 350 mm sub partea structurii vehiculului prin care trece un plan vertical tangent la suprafața exterioară a pneurilor, excluzând orice umflătură situată pe pneuri aproape de sol, cu excepția următoarelor cazuri:
- 15.7.1. în cazul în care planul specificat la punctul 15.7 nu trece prin structura vehiculului, marginea superioară trebuie să fie la nivelul suprafeței platformei de încărcare sau la 950 mm față de sol (se reține valoarea cea mai mică);
- 15.7.2. în cazul în care planul specificat la punctul 15.7 trece prin structura vehiculului la o înălțime mai mare de 1,3 m față de sol, marginea superioară a dispozitivului nu trebuie să fie la o înălțime mai mică de 950 mm față de sol;
- 15.7.3. 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 15.7.1 și 15.7.2 de mai sus, containerul sau cutia fiind considerate ca făcând parte din vehicul;
- 15.7.4. în cazul unui vehicul dotat cu o macara pentru încărcare, descărcare sau pentru alte operațiuni, care are un post de lucru sau o platformă de manevrare pentru operator de pe care macaraua poate fi controlată, marginea superioară a dispozitivului de protecție laterală poate fi determinată în conformitate cu punctele 12.9.1 și 12.9.2, postul de lucru sau platforma de funcționare fiind luată în calcul ca în cazul în care ar fi fost vorba despre o platformă de încărcare.
- 15.8. Dispozitivele de protecție laterală trebuie fixate solid; acestea nu trebuie să se poată desprinde din cauza vibrațiilor produse la utilizarea normală a vehiculului.
- 15.9. Componentele fixate permanent pe vehicul, de exemplu roțile de rezervă, compartimentul bateriilor de acumulare, rezervoarele de aer, rezervoarele de combustibil, farurile, dispozitivele reflectorizante și trusele de scule pot fi integrate într-un dispozitiv de protecție laterală, cu condiția ca acestea să corespundă dimensiunilor prevăzute în prezenta parte sau dacă acestea sunt omologate în conformitate cu partea I. În ceea ce privește spațiile dintre dispozitivele de protecție și elementele fixate permanent, se aplică cerințele de la punctul 12.2 sau 14.1.
- 15.10. Dispozitivul de protecție laterală nu poate fi folosit pentru fixarea conductelor circuitului de frânare, a conductelor de aer sau hidraulice.
16. DEROGĂRI
- 16.1. 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:
- 16.1.1. o remorcă extensibilă îndeplinește toate cerințele enunțate la punctul 15 dacă este redusă la lungimea sa minimă; totuși, atunci când remorca este extinsă, dispozitivele de protecție laterală trebuie să respecte cerințele de la punctele 15.6, 15.7 și 15.8, precum și de la punctul 15.2 sau 15.3, dar nu neapărat de la ambele puncte; extensia remorcii nu trebuie să creeze spații libere pe lungimea dispozitivelor de protecție laterală;
- 16.1.2. o autocisternă, adică un vehicul conceput doar pentru transportul unui fluid într-o cisternă închisă, fixată permanent pe vehicul și prevăzută cu țevi sau racorduri pentru încărcare sau descărcare, trebuie dotată cu dispozitive care să satisfacă, pe cât posibil, toate cerințele de la punctul 15; nu se acceptă derogări de la respectarea riguroasă a acestor dispoziții decât în cazul în care cerințele de funcționare impun necesitatea unor astfel de derogări;
- 16.1.3. 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 vehiculul a fost proiectat, pot fi lăsate spații libere suplimentare în dispozitivul de protecție laterală, dacă acestea sunt necesare pentru a permite extensia caleur;

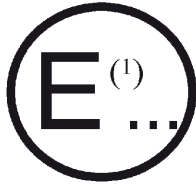
- 
- 16.1.4. în cazul unui vehicul echipat cu puncte de fixare în conformitate cu standardul ISO 9367-1:1989 sau ISO 9367-2:1994 pentru transportul naval pe nave Ro/Ro, în dispozitivele de protecție laterală trebuie lăsate spații libere pentru a permite fixarea dispozitivelor de reținere;
- 16.1.5. pe un vehicul dotat cu o macara pentru încărcare, descărcare sau pentru alte operațiuni pentru care a fost proiectat vehiculul, și în cazul căruia deplasarea sau fixarea macaralei nu permite montarea unui dispozitiv de protecție laterală, trebuie instalat un dispozitiv de protecție laterală care respectă, în limita posibilităților, cerințele de la punctul 12; nu se acceptă derogări de la respectarea riguroasă a acestor dispoziții decât în cazul în care cerințele de funcționare impun necesitatea unor astfel de derogări.
-

## ANEXA 1

## Apendicele 1

## FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: denumirea administrației:

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

Comunicare privind <sup>(2)</sup> ACORDAREA OMOLOGĂRII  
 EXTINDEREA OMOLOGĂRII  
 REFUZUL OMOLOGĂRII  
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII  
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul complet/incomplet/completat <sup>(2)</sup> cu privire la dispozitivul de protecție laterală (DPL) al acestuia, în conformitate cu partea I a Regulamentului nr. 73

Nr. omologării ..... Nr. extinderii .....

1. Denumirea comercială sau marca vehiculului: .....
2. Tipul vehiculului .....
3. Denumirea și adresa producătorului .....
4. După caz, denumirea și adresa reprezentantului producătorului .....
5. Scurtă descriere a tipului de vehicul cu privire la stadiul de finalizare al acestuia, structură, dimensiuni, forme și materiale componente .....
6. Scurtă descriere a dispozitivelor de protecție cu privire la formă, dimensiuni și materiale componente .....
7. Categoria vehiculului .....
8. Vehicul prezentat pentru omologare la data de .....
9. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare .....
10. Data raportului întocmit de serviciul respectiv .....
11. Numărul raportului întocmit de serviciul respectiv .....
12. Omologare acordată/refuzată/extinsă/retrasă <sup>(2)</sup> .....
13. Poziția mărcii de omologare pe vehicul .....
14. Locul .....
15. Data .....
16. Semnătura .....
17. Documentele următoare, care poartă numărul de omologare menționat mai sus, sunt disponibile la cerere: .....

<sup>(1)</sup> Numărul distinctiv al țării care a acordat/refuzat/extins/retras omologarea (a se vedea dispozițiile regulamentului referitoare la omologare).

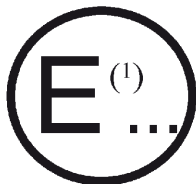
<sup>(2)</sup> A se tăia mențiunea necorespunzătoare.



## Apendicele 2

## FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: denumirea administrației:

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

Comunicare privind: <sup>(2)</sup> ACORDAREA OMOLOGĂRII  
 EXTINDEREA OMOLOGĂRII  
 REFUZUL OMOLOGĂRII  
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII  
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de: dispozitiv de protecție laterală (DPL)

În temeiul părții II a Regulamentului nr. 73

Nr. omologării ..... Nr. extinderii .....

1. Denumirea comercială sau marca dispozitivului de protecție laterală .....
2. Tipul de DPL .....
3. Denumirea și adresa producătorului .....
4. După caz, denumirea și adresa reprezentantului producătorului .....
5. Caracteristicile dispozitivului de protecție laterală (dimensiuni și elemente de fixare) .....
6. Încercare efectuată pe un stand rigid/pe un vehicul/pe o componentă reprezentativă a vehiculului <sup>(2)</sup> .....
7. Poziția punctelor de aplicare a forțelor de încercare pe dispozitivul de protecție laterală .....
8. Categoria vehiculului pe care poate fi instalat dispozitivul de protecție laterală .....
9. Dispozitiv supus omologării la .....
10. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare .....
11. Data raportului întocmit de serviciul respectiv .....
12. Numărul raportului întocmit de serviciul respectiv .....
13. Omologare acordată/refuzată/extinsă/retrasă <sup>(2)</sup> .....
14. Poziția mărcii de omologare pe dispozitivul de protecție laterală .....
15. Locul .....
16. Data .....
17. Semnătura .....
18. Documentele următoare, care poartă numărul de omologare menționat mai sus, sunt disponibile la cerere: .....

<sup>(1)</sup> Numărul distinctiv al țării care a acordat/refuzat/extins/retras omologarea (a se vedea dispozițiile regulamentului referitoare la omologare).

<sup>(2)</sup> A se tăia mențiunea necorespunzătoare.

## Apendicele 3

## FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: denumirea administrației:

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

Comunicare privind: <sup>(2)</sup> ACORDAREA OMOLOGĂRII  
 EXTINDEREA OMOLOGĂRII  
 REFUZUL OMOLOGĂRII  
 RETRĂGEREA OMOLOGĂRII  
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul cu privire la montarea unui dispozitiv de protecție laterală (DPL) omologat de tip în conformitate cu partea III a Regulamentului nr. 73

Nr. omologării ..... Nr. extinderii .....

1. Denumirea comercială sau marca vehiculului .....
2. Tipul vehiculului .....
3. Denumirea și adresa producătorului .....
4. IDenumirea și adresa reprezentantului producătorului, după caz .....
5. Scurtă descriere a tipului de vehicul în ceea ce privește dimensiunile și forma sa .....
6. Denumirea comercială sau marca dispozitivului (dispozitivelor) de protecție laterală și numărul/numerele de omologare al(e) acestuia (acestora), inclusiv numărul de omologare al unui vehicul omologat parțial în conformitate cu partea I .....
7. Categoria vehiculului .....
8. Vehicul prezentat pentru omologare la data de .....
9. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare .....
10. Data raportului întocmit de serviciul respectiv: .....
11. Numărul raportului întocmit de serviciul respectiv .....
12. Omologare acordată/refuzată/extinsă/retrasă <sup>(2)</sup> .....
13. Poziția mărcii de omologare pe vehicul .....
14. Locul .....
15. Data .....
16. Semnătura .....
17. Documentele următoare, care poartă numărul de omologare prezentat mai sus, sunt disponibile la cerere: .....

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

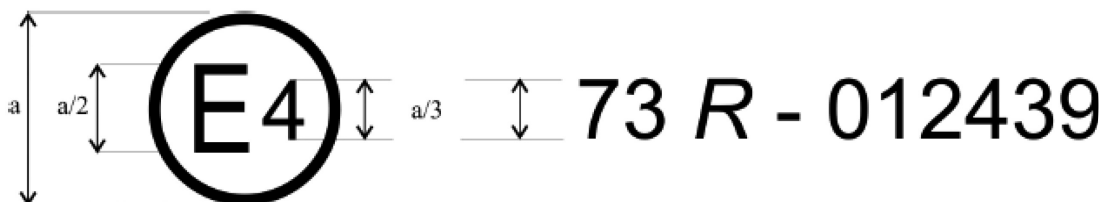
<sup>(2)</sup> A se ține mențiunea necorespunzătoare.

## ANEXA 2

## EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

## MODELUL A

(a se vedea punctele 5.1.4 și 5.3.4 din prezentul regulament)

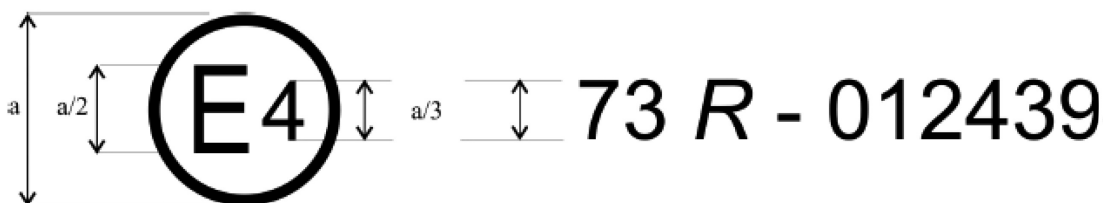


a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, amplasată pe un vehicul sau pe un DPL, 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 012439, ca vehicul complet. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 73, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări.

## MODELUL B

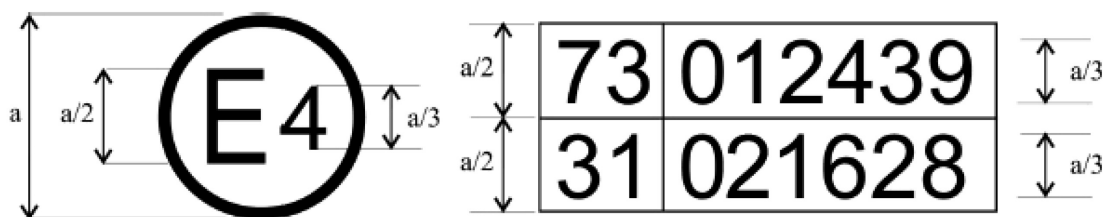
(a se vedea punctul 5.2.4 din prezentul regulament)



Marca de omologare de mai sus, amplasată pe un DPL, arată că tipul de DPL 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 012439. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 73, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări.

## MODELUL C

(a se vedea punctele 5.1.5 și 5.3.5 din prezentul regulament)



Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul arată că tipul respectiv de vehicul a fost omologat în Țările de Jos (E 4), în temeiul Regulamentelor nr. 73 și nr. 31<sup>(1)</sup>. Primele două cifre din numărul de omologare indică faptul că, la datele la care omologările în cauză au fost acordate, Regulamentul Nr. 73 includea seria 01 de modificări, iar Regulamentul nr. 31 includea seria 02 de modificări.

<sup>(1)</sup> Ultimul număr este menționat doar cu titlu de exemplu.

## ANEXA 3

**CONDIȚII DE ÎNCERCARE**

## 1. CONDIȚII DE ÎNCERCARE PENTRU DPL

1.1. La cererea producătorului, încercarea se poate efectua fie:

1.1.1. pe un vehicul din tipul pentru care este destinat dispozitivul de protecție laterală; în acest caz se respectă condițiile prevăzute la punctul 2; fie

1.1.2. pe un element al șasiului tipului de vehicul pentru care este destinat dispozitivul de protecție laterală; acest element trebuie să fie reprezentativ pentru tipul (tipurile) de vehicul(e) în cauză; fie

1.1.3. pe un banc de încercare rigid.

1.2. În cazul punctelor 1.1.2 și 1.1.3, componentele folosite pentru montarea dispozitivului de protecție laterală pe o parte a șasiului vehiculului sau pe standul rigid trebuie să fie echivalente cu cele utilizate pentru fixarea dispozitivului de protecție laterală când acesta este instalat pe vehicul.

## 2. CONDIȚII DE ÎNCERCARE PENTRU VEHICULE

2.1. Vehiculul este poziționat pe o suprafață orizontală, rigidă și fără denivelări.

2.2. Roțile directoare se orientează drept înainte.

2.3. Anvelopele se umflă la presiunea recomandată de producătorul vehiculului.

2.4. În cazul în care este necesar pentru a obține forțele de încercare cerute la punctele 2.8 și 14.4, vehiculul poate fi blocat printr-o metodă oarecare; această metodă trebuie să fie specificată de către producătorul vehiculului.

2.5. Vehiculele echipate cu suspensii hidropneumatice, hidraulice sau pneumatice sau cu un dispozitiv de reglare automată a înălțimii în funcție de încărcătură se supun încercării în condițiile normale de funcționare fără încărcătură specificate de către producător.

2.6. Semiremorcile trebuie poziționate astfel încât platforma de încărcare să fie practic orizontală.

---

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 ultima versiune a documentului de situație CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la:  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

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

Include toate textele valabile până la:

Suplimentul 6 la seria 01 de modificări — Data intrării în vigoare: 23 iunie 2011

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniul de aplicare

Partea I — Omologarea sistemelor de alarmă pentru vehicule

2. Definiții

3. Cererea de omologare pentru SAV

4. Omologarea

5. Specificații generale

6. Specificații particulare

7. Parametri de funcționare și condiții de încercare

8. Instrucțiuni

9. Modificarea tipului de SAV și extinderea omologării

10. Conformitatea producției

11. Sancțiuni pentru neconformitatea producției

12. Încetarea definitivă a producției

13. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative

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

14. Definiții

15. Cererea de omologare

16. Omologarea

17. Specificații generale

18. Specificații particulare

19. Condiții de încercare

20. Instrucțiuni

21. Modificarea tipului de vehicul și extinderea omologării

22. Conformitatea producției

23. Sancțiuni pentru neconformitatea producției

24. Încetarea definitivă a producției

25. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale departamentelor administrative

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

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

ANEXE

- Anexa 1 — Comunicare privind omologarea sau extinderea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de sistem de alarmă pentru vehicule (SAV) în temeiul părții I a Regulamentului nr. 97
- Anexa 1A — Fișe de informații
- Anexa 2 — Fișă de comunicare privind omologarea sau extinderea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul cu privire la sistemul său de alarmă în temeiul părții II a Regulamentului nr. 97
- Anexa 3 — Fișă de comunicare privind omologarea sau extinderea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de dispozitiv de imobilizare în temeiul părții III a Regulamentului nr. 97
- Anexa 4 — Fișă de comunicare privind omologarea sau extinderea, refuzul sau retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul în ceea ce privește dispozitivul de imobilizare al acestuia în temeiul părții III a Regulamentului nr. 97
- Anexa 5 — Exemple de mărci de omologare
- Anexa 6 — Model de certificat de conformitate
- Anexa 7 — Model de certificat de instalare
- Anexa 8 — Încercarea sistemelor de protecție a habitaclului
- Anexa 9 — Compatibilitatea electromagnetică
- Anexa 10 — Specificații privind întrerupătoarele cu cheie mecanică

## 1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică:

- 1.1. PARTEA I: sistemelor de alarmă pentru vehicule (SAV) care sunt destinate montării permanente pe vehiculele din categoria M<sub>1</sub>, cât și pe cele din categoria N<sub>1</sub> cu o masă maximă de cel mult 2 tone (\*).
- 1.2. PARTEA II: vehiculelor din categoria M<sub>1</sub>, cât și celor din categoria N<sub>1</sub> cu o masă maximă de cel mult 2 tone, în privința sistemului sau sistemelor lor de alarmă (SA) (\*).
- 1.3. PARTEA III: dispozitivelor de imobilizare și vehiculelor din categoria M<sub>1</sub>, cât și celor din categoria N<sub>1</sub> cu o masă maximă de cel mult 2 tone, în ceea ce privește dispozitivele lor de imobilizare (\*).
- 1.4. Montarea dispozitivelor menționate în părțile II și III pe vehicule din categorii altele decât M<sub>1</sub> sau, respectiv, N<sub>1</sub> cu o masă maximă de peste 2 tone, este opțională, dar orice astfel de dispozitiv montat trebuie să respecte toate dispozițiile corespunzătoare din prezentul regulament. Vehiculele omologate în conformitate cu dispozițiile părților III și IV din Regulamentul nr. 116 sunt considerate ca respectând părțile II și, respectiv, III din prezentul regulament.

## PARTEA I — OMOLOGAREA SISTEMELOR DE ALARMĂ PENTRU VEHICULE

## 2. DEFINIȚII

În sensul părții I a prezentului regulament,

- 2.1. prin „sistem de alarmă pentru vehicule” (SAV) se înțelege un sistem destinat instalării pe unul sau mai multe tipuri de vehicule, proiectat astfel încât să indice efracțiile sau intervențiile asupra vehiculului; aceste sisteme pot furniza o protecție suplimentară împotriva utilizării neautorizate a vehiculului;
- 2.2. prin „senzor” se înțelege un dispozitiv care detectează o schimbare care ar putea fi produsă de efracția sau intervenția asupra unui vehicul;
- 2.3. prin „dispozitiv de avertizare” se înțelege un dispozitiv care indică faptul că a avut loc o efracție sau o intervenție;
- 2.4. prin „echipament de control” se înțelege echipamentul necesar pentru activarea, dezactivarea și încercarea SAV și pentru transmiterea alarmei către dispozitivele de avertizare;
- 2.5. prin „activat” se înțelege starea unui SAV în care o alarmă poate fi transmisă dispozitivelor de avertizare;
- 2.6. prin „dezactivat” se înțelege starea unui SAV în care o alarmă nu poate fi transmisă dispozitivelor de avertizare;
- 2.7. prin „cheie” se înțelege orice dispozitiv proiectat și construit pentru a putea pune în funcțiune un sistem de blocare care este proiectat și construit pentru a fi acționat numai de către acest dispozitiv;
- 2.8. prin „tip de sistem de alarmă pentru vehicule” se înțeleg sistemele care nu diferă în mod semnificativ în aspecte esențiale precum:
  - (a) marca sau denumirea comercială a constructorului;
  - (b) tipul de senzor;
  - (c) tipul de dispozitiv de avertizare;
  - (d) tipul de echipament de control.
- 2.9. prin „omologarea unui sistem de alarmă pentru vehicule” se înțelege omologarea unui tip de SAV cu privire la specificațiile stabilite la punctele 5, 6 și 7 de mai jos;
- 2.10. prin „dispozitiv de imobilizare” se înțelege un dispozitiv conceput pentru a împiedica deplasarea unui vehicul prin tracțiunea propriului său motor;
- 2.11. prin „alarmă de pericol” se înțelege un dispozitiv care permite unei persoane să utilizeze o alarmă, instalată pe vehicul, pentru a cere ajutor în caz de urgență.

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

- 2.12. „componentă” înseamnă un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor din prezentul regulament, care este destinat să constituie un element al unui vehicul și care poate fi omologat de tip în mod independent față de un vehicul în cazul în care regulamentul cuprinde dispoziții exprese în acest sens;
- 2.13. „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care corespunde cerințelor din prezentul regulament, care este destinat să constituie un element al unui vehicul și care poate fi omologat de tip în mod separat, dar numai în raport cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicule, în cazul în care regulamentul cuprinde dispoziții exprese în acest sens.
3. CEREREA DE OMOLOGARE PENTRU SAV
- 3.1. Cererea de omologare a unui SAV trebuie înaintată de producătorul SAV sau de reprezentantul său autorizat.
- 3.2. Pentru fiecare tip de SAV, cererea trebuie însoțită de o fișă de informații întocmită în conformitate cu modelul prezentat în partea I din anexa 1A. Fișa trebuie să prezinte caracteristicile tehnice ale SAV și metoda de instalare pentru fiecare marcă și tip de vehicul pe care SAV urmează să fie instalat.
- 3.2.1. Unul sau mai multe vehicule dotate cu SAV care urmează a fi omologat(e), ales(e) de solicitant de comun acord cu serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor pentru omologare.
- 3.2.2. Instrucțiunile de utilizare în triplu exemplar în conformitate cu punctul 8 de mai jos.
4. OMOLOGAREA
- 4.1. Se acordă omologarea unui tip de sistem de alarmă pentru vehicule dacă SAV prezentat în vederea omologării în temeiul prezentului regulament respectă cerințele de la punctele 5, 6 și 7 de mai jos.
- 4.2. Se atribuie un număr de omologare fiecărui tip de vehicul omologat. Primele două cifre ale numărului (în prezent 01 pentru seria de modificări 01) indică seria de modificări care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de SAV.
- 4.3. Omologarea sau extinderea ori refuzul omologării unui tip de SAV în temeiul prezentului regulament sunt comunicate părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament, prin intermediul unui fișe conforme cu modelul menționat în anexa 1 la prezentul regulament.
- 4.4. Pe componenta sau componentele principale ale SAV care corespunde unui tip de SAV omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, într-un loc vizibil și ușor accesibil, specificat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională formată din:
- 4.4.1. un cerc care înconjoară litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea <sup>(1)</sup>;
- 4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de un simbol „A”, „I” sau „AI”, care indică dacă sistemul este un sistem de alarmă pentru vehicule, un dispozitiv de imobilizare sau ambele, de o liniuță și de numărul de omologare în apropierea cercului menționat la punctul 4.4.1;
- 4.4.3. marca de omologare trebuie să fie lizibilă și să nu poată fi ștersă;

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



- 4.4.4. anexa 5 la prezentul regulament oferă exemple mărci de omologare.
- 4.5. Marca de omologare descrisă la punctul 4.4 poate fi înlocuită cu un certificat de conformitate, emis pentru fiecare SAV destinat comercializării.

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

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

Un model al certificatului de conformitate este prezentat în anexa 6 la prezentul regulament.

## 5. SPECIFICAȚII GENERALE

- 5.1. În cazul unei efracții sau intervenții asupra unui vehicul, SAV emite un semnal de avertizare.

Semnalul de avertizare este sonor și poate include, de asemenea, dispozitive de avertizare optice sau poate fi o alarmă radio sau orice combinație a celor de mai sus.

- 5.2. SAV sunt proiectate, construite și instalate astfel încât vehiculul, când este echipat, continuă să fie în conformitate cu cerințele tehnice aplicabile, în special în privința compatibilității electromagnetice (EMC).
- 5.3. Dacă SAV oferă posibilitatea unei transmisii radio, de exemplu, pentru activarea sau dezactivarea alarmei sau pentru transmiterea semnalului de alarmă, sistemul trebuie să fie în conformitate cu normele ETSI aplicabile <sup>(2)</sup>, și anume EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) și EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (inclusiv orice cerințe privind consultanța). Frecvența și puterea maximă de emisie a transmisiilor radio pentru activarea și dezactivarea sistemului de alarmă trebuie să respecte Recomandarea 70-03 CEPT/ERC <sup>(3)</sup> din 17 februarie 2000 privind utilizarea dispozitivelor cu rază scurtă de acțiune <sup>(4)</sup>.
- 5.4. Instalarea unui SAV într-un vehicul nu trebuie să poată influența performanțele vehiculului (în starea neactivată) sau securitatea funcționării sale.
- 5.5. SAV și componentele acestuia nu se activează în mod accidental, în special în timp ce motorul funcționează.
- 5.6. O pană a SAV ori a alimentării electrice a acestuia nu afectează siguranța funcționării vehiculului.
- 5.7. SAV, componentele sale și piesele controlate de acestea sunt proiectate, construite și instalate astfel încât să se reducă la minimum riscul ca cineva să le scoată din funcțiune sau să le distrugă rapid și fără să atragă atenția, de exemplu, prin utilizarea unor instrumente, echipamente sau sisteme ieftine, ușor de ascuns, disponibile publicului larg.
- 5.8. Mijloacele de activare și dezactivare a SAV sunt proiectate astfel încât să nu implice anularea dispozițiilor Regulamentului nr. 18. Sunt permise conexiunile electrice la componentele vizate de prezentul regulament.

<sup>(2)</sup> ETSI: Institutul European de Standardizare în Telecomunicații.

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

<sup>(3)</sup> CEPT: Conferința Europeană a Administrațiilor Poștei și Telecomunicațiilor

ERC: Comitetul european de radiocomunicații

<sup>(4)</sup> Părțile contractante pot interzice frecvența și/sau puterea și pot permite utilizarea altei frecvențe și/sau puteri.

- 5.9. Sistemul este conceput astfel încât scurtcircuitarea oricărui circuit de semnal de avertizare să nu scoată din funcțiune vreun element al sistemului de alarmă, altul decât circuitul scurtcircuitat.
- 5.10. SAV poate include un dispozitiv de imobilizare care este în conformitate cu cerințele din partea III a prezentului regulament.
6. SPECIFICAȚII PARTICULARE
- 6.1. Gradul de protecție
- 6.1.1. Cerințe specifice
- SAV detectează și semnalizează cel puțin deschiderea oricărei uși a vehiculului, a capotei motorului și a compartimentului de bagaje. O pană sau întrerupere a surselor de lumină, de exemplu, lumina din habitacul, nu împiedică funcționarea comenzii.
- Este permisă utilizarea unor senzori suplimentari pentru informare/afișare, cum sunt:
- (a) senzorii activați în caz de efracție a vehiculului, de exemplu, pentru comanda deschiderii habitaculului, comanda geamurilor, spargerea oricărei suprafețe de sticlă; sau
- (b) în cazul unei tentative de furt a vehiculului, de exemplu, un senzor de înclinare,
- ținând seama de măsurile destinate prevenirii oricărei declanșări accidentale a alarmei (= alarmă falsă, a se vedea punctul 6.1.2 de mai jos).
- În măsura în care acești senzori suplimentari declanșează un semnal de alarmă chiar și după ce a avut loc o efracție (de exemplu, prin spargerea unei suprafețe de sticlă) sau din cauza unor influențe externe (de exemplu, vântul), semnalul de alarmă, activat de unul dintre senzorii de mai sus, este activat de cel mult 10 ori în aceeași perioadă de activare a SAV.
- În acest caz, perioada de activare se limitează prin dezactivarea autorizată a sistemului în urma acțiunii utilizatorului vehiculului.
- Anumite tipuri de senzori suplimentari, precum senzorii pentru comanda deschiderii habitaculului (cu ultrasunete, infraroșii) sau de înclinare etc., pot fi dezactivați în mod intenționat. În acest caz, trebuie efectuată o acțiune deliberată specifică de fiecare dată înaintea activării SAV. Nu trebuie să fie posibilă dezactivarea senzorilor în timp ce sistemul de alarmă este în starea „activat”.
- 6.1.2. Siguranța împotriva alarmelor false
- 6.1.2.1. Prin măsuri adecvate, de exemplu:
- (a) proiectarea mecanică și proiectarea circuitului electric în conformitate cu condițiile specifice aplicabile autovehiculelor;
- (b) alegerea și aplicarea principiilor de funcționare și comandă pentru sistemul de alarmă și componentele acestuia,
- se asigură faptul că SAV, atât în starea „activat”, cât și în cea „dezactivat”, nu poate determina declanșarea în mod accidental a semnalului sonor de alarmă în cazul:
- (a) unui impact asupra vehiculului: încercare precizată la punctul 7.2.13;
- (b) compatibilității electromagnetice: încercare menționată la punctul 7.2.12;
- (c) scăderii tensiunii bateriei prin descărcare continuă: încercare precizată la punctul 7.2.14;
- (d) alarmei false declanșate de comanda habitaculului: încercare precizată la punctul 7.2.15.
- 6.1.2.2. Dacă solicitantul omologării poate demonstra, de exemplu, prin furnizarea de date tehnice, că protecția împotriva alarmelor false este asigurată în mod satisfăcător, serviciul tehnic responsabil cu desfășurarea încercărilor de omologare poate să nu solicite unele dintre încercările de mai sus.

6.2. Alarmă sonoră

6.2.1. Generalități

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

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

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

6.2.2. Durata semnalului sonor

Minimum: 25 s

Maximum: 30 s

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

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

Dezactivarea sistemului de alarmă întrerupe imediat semnalul.

6.2.3. Specificații privind semnalul sonor.

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

Semnal intermitent (pornit/oprit):

Frecvența de declanșare .....(2 ± 1) Hz

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

6.2.3.2. Dispozitiv cu semnal sonor cu modulație de frecvență:

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

Frecvența de trecere .....(2 ± 1) Hz

6.2.3.3. Nivel sonor

Sursa sonoră este:

(a) fie un dispozitiv de avertizare sonoră aprobat în temeiul părții I a Regulamentului nr. 28;

(b) fie un dispozitiv care respectă cerințele de la punctele 6.1 și 6.2 din partea I a Regulamentului nr. 28.

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

6.3. Semnal de alarmă optic – dacă este montat

6.3.1. Generalități

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

- 6.3.2. Durata semnalului optic  
Semnalul optic are o durată cuprinsă între 25 de secunde și 5 minute după declanșarea alarmei.  
Dezactivarea sistemului de alarmă întrerupe imediat semnalul.
- 6.3.3. Tip de semnal optic  
Funcționarea intermitentă a tuturor lămpilor de direcție și/sau a luminii din habitacul, inclusiv a tuturor lămpilor din același circuit electric.  
Frecvența de declanșare ( $2 \pm 1$ ) Hz  
În raport cu semnalul sonor, sunt permise și semnale asincrone.  
Timpul în poziția „pornit” = timpul în poziția „oprit”  $\pm 10\%$
- 6.4. Alarmă radio (apel prin radio) – dacă este montată  
SAV poate cuprinde un dispozitiv care generează un semnal de alarmă transmis prin radio.
- 6.5. Blocarea activării sistemului de alarmă
- 6.5.1. Când motorul este în funcțiune, activarea deliberată sau accidentală a sistemului de alarmă este imposibilă.
- 6.6. Activarea și dezactivarea SAV
- 6.6.1. Activarea  
Orice mijloc adecvat de activare a SAV este permis, cu condiția să nu declanșeze în mod accidental alarme false.
- 6.6.2. Dezactivarea  
Dezactivarea SAV se realizează utilizându-se unul sau mai multe dintre următoarele dispozitive. Sunt permise alte dispozitive cu performanțe echivalente.
- 6.6.2.1. O cheie mecanică (în conformitate cu dispozițiile din anexa 10 la prezentul regulament) care poate fi cuplată cu un sistem centralizat de blocare a vehiculului cuprinzând cel puțin 1 000 de combinații, acționat din exterior.
- 6.6.2.2. Sisteme electrice/electronice, de exemplu, telecomenzi, cu cel puțin 50 000 de combinații și care încorporează coduri aleatoare și/sau au un timp minim de căutare de zece zile, de exemplu, maximum 5 000 de combinații în 24 de ore pentru minimum 50 000 de variante.
- 6.6.2.3. O cheie mecanică sau un dispozitiv electric/electronic în interiorul habitaculului protejat, cu ieșire/intrare temporizată.
- 6.7. Ieșire temporizată  
Dacă dispozitivul de întrerupere pentru activarea SAV este montat în zona protejată, este prevăzută o ieșire temporizată. Este posibilă reglarea ieșirii temporizate între 15 și 45 de secunde după acționarea întrerupătorului. Perioada de temporizare poate fi ajustată în funcție de nevoile utilizatorilor.
- 6.8. Intrare temporizată  
Dacă dispozitivul pentru dezactivarea SAV este montat în zona protejată, o temporizare de cel puțin 5 secunde și cel mult 15 secunde este permisă înainte de activarea semnalelor sonore și optice. Perioada de temporizare poate fi ajustată în funcție de nevoile utilizatorilor.

- 6.9. Indicatorul de poziție
- 6.9.1. Pentru a furniza informații privind starea SAV (activat, dezactivat, perioadă de activare a alarmei, alarmă activată), este permisă utilizarea indicatoarelor optice în interiorul și exteriorul habitacului. Intensitatea luminoasă a semnalelor optice instalate în afara habitacului nu depășește 0,5 cd.
- 6.9.2. Dacă este prevăzută o modalitate de indicare a manevrelor „dinamice” pe termen scurt, precum schimbările de la „activat” la „dezactivat” și invers, aceasta este de natură optică, în conformitate cu punctul 6.9.1. Semnalul optic respectiv poate fi, de asemenea, produs prin funcționarea simultană a lămpilor de direcție și/sau a lămpii (lămpilor) de iluminare a habitacului, cu condiția ca durata semnalizării optice prin lămpile de direcție să nu depășească 3 secunde.
- 6.10. Alimentarea cu energie electrică
- Sursa de alimentare a SAV poate fi bateria vehiculului sau o baterie reîncărcabilă. Se poate folosi o baterie reîncărcabilă sau nereîncărcabilă suplimentară, dacă această posibilitate este prevăzută. În niciun caz, aceste baterii nu trebuie să alimenteze cu energie alte părți ale sistemului electric al vehiculului.
- 6.11. Specificații pentru funcțiile opționale
- 6.11.1. Autocontrol, indicarea automată a defecțiunii
- La activarea SAV, anomaliile, de exemplu, ușile deschise etc. pot fi detectate printr-o funcție de autocontrol (control de plauzibilitate), iar această situație este semnalată.
- 6.11.2. Alarmă de pericol
- O alarmă optică și/sau sonoră și/sau radio este permisă indiferent de starea (activată sau dezactivată) și/sau funcția SAV. O astfel de alarmă este declanșată din interiorul vehiculului și nu afectează starea (activată sau dezactivată) a SAV. De asemenea, trebuie să fie posibil ca utilizatorul vehiculului să scoată din funcțiune alarma de pericol. În cazul unei alarme sonore, durata de funcționare după activare nu este restricționată. O alarmă de pericol nu imobilizează motorul și nici nu îl oprește dacă acesta este pornit.
7. PARAMETRI DE FUNCȚIONARE ȘI CONDIȚII DE ÎNCERCARE <sup>(5)</sup>
- 7.1. Parametri de funcționare
- Toate componentele SAV trebuie să funcționeze fără defecțiuni în următoarele condiții:
- 7.1.1. Condiții climatice
- Sunt definite două categorii de temperatură ambiantă, după cum urmează:
- între - 40 °C și + 85 °C pentru componentele care urmează a fi montate în habitacul sau în compartimentul de bagaje;
- între - 40 °C și + 125 °C pentru componentele care urmează a fi montate în compartimentul motorului, dacă nu se specifică altfel.
- 7.1.2. Gradul de protecție al instalației
- Sunt prevăzute următoarele grade de protecție în conformitate cu publicația 529-1989 a CEI:
- IP 40 pentru componentele care urmează a fi montate în habitacul;
- IP 42 pentru componentele care urmează a fi montate în habitacul roadsterelor/decapotabilelor și automobilelor cu panouri de trapă, în cazul în care amplasarea instalației necesită un grad de protecție mai mare decât IP 40;
- IP 54 pentru toate celelalte componente.
- Producătorul SAV specifică în instrucțiunile de instalare orice restricții privind amplasarea oricărei părți a instalației în legătură cu praful, apa și temperatura.
- 7.1.3. Rezistența la intemperii
- 7 zile în conformitate cu IEC 68-2-30-1980.

<sup>(5)</sup> Nu este necesar ca lămpile utilizate ca parte a dispozitivelor de avertizare optică și incluse în sistemul standard de iluminare a autovehiculului să fie conforme cu parametrii funcționali de la punctul 7.1 și să fie supuse încercărilor enumerate la punctul 7.2.

## 7.1.4. Caracteristici electrice

Tensiune de alimentare nominală: 12 V

Gama de tensiuni de funcționare: de la 9 V la 15 V în intervalul de temperaturi de la punctul 7.1.1.

Toleranță de timp pentru supratensiuni la 23 °C: U = 18 V, maximum 1 oră

U = 24 V, maximum 1 minut.

## 7.2. Condiții de încercare

## 7.2.1. Încercări de funcționare

În cazul încercărilor de funcționare precizate la punctele 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5, 7.2.6 și 7.2.8.4, în cazul în care încercările necesare precizate la fiecare dintre punctele de mai sus înainte de încercările de funcționare sunt efectuate în serie pe un singur SAV, încercarea de funcționare poate fi realizată doar o singură dată după terminarea încercărilor selecționate, în loc de a efectua încercările de funcționare necesare conform punctelor susmenționate după fiecare din încercările selecționate. Producătorii și distribuitorii de vehicule trebuie să garanteze obținerea unor rezultate satisfăcătoare numai în cazul procedurilor neacumulate.

## 7.2.1.1. Se verifică conformitatea SAV cu următoarele specificații:

(a) durata alarmei în conformitate cu punctele 6.2.2 și 6.3.2;

(b) frecvența și raportul pornit/oprit în conformitate cu punctele 6.3.3 și 6.2.3.1 sau respectiv 6.2.3.2;

(c) numărul de cicluri de alarmă în conformitate cu punctul 6.1.1, dacă este cazul;

(d) controlarea blocării activării sistemului de alarmă în conformitate cu punctul 6.5.

## 7.2.1.2. Condiții normale de încercare

Tensiune ..... U = (12 ± 0,2) V

Temperatură ..... Θ = (23 ± 5) °C

## 7.2.2. Rezistența la schimbări de temperatură și tensiune

Conformitatea cu specificațiile definite la punctul 7.2.1.1 este, de asemenea, verificată în următoarele condiții:

## 7.2.2.1. Temperatura de încercare Θ = (- 40 ± 2) °C

Tensiunea de încercare U = (9 ± 0,2) V

Durata de stocare 4 ore

## 7.2.2.2. Pentru componentele care urmează a fi montate în habitacul sau în compartimentul de bagaje:

Temperatura de încercare Θ = (+ 85 ± 2) °C

Tensiunea de încercare U = (15 ± 0,2) V

Durata de stocare 4 ore

## 7.2.2.3. Pentru componentele care urmează a fi montate în compartimentul motorului, cu excepția cazului în care se specifică altfel:

Temperatura de încercare Θ = (+ 125 ± 2) °C

Tensiunea de încercare U = (15 ± 0,2) V

Durata de stocare 4 ore

## 7.2.2.4. SAV, atât în starea „activat”, cât și în cea „dezactivat” este supus, timp de 1 oră, unei supratensiuni egale cu (18 ± 0,2) V.

7.2.2.5. SAV, atât în starea „activat”, cât și în cea „dezactivat” este supus, timp de 1 minut, unei supra-tensiuni egale cu  $(24 \pm 0,2)$  V.

7.2.3. Securitatea funcționării după o încercare de etanșeitate la corpuri străine și la apă

După încercarea de etanșeitate la corpuri străine și la apă în conformitate cu IEC 529-1989, pentru grade de protecție prevăzute la punctul 7.1.2, se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 7.2.1.

Cu acordul serviciului tehnic, această cerință nu trebuie respectată în următoarele condiții:

(a) Omologarea de tip a unui SAV care urmează a fi omologat ca unitate tehnică separată

În acest caz, producătorul SAV trebuie:

(i) să specifice la punctul 4.5 din fișa de informații (partea I din anexa 1A) că cerința prezentului punct nu a fost respectată de SAV (în conformitate cu partea I a prezentului regulament); și

(ii) să specifice la punctul 4.1 din fișa de informații lista vehiculelor pe care urmează să fie montat SAV, iar la punctul 4.2 din fișa de informații, condițiile relevante de instalare.

(b) Omologarea de tip a unui vehicul în privința unui SA

În acest caz, producătorul specifică la punctul 3.1.3.1.1 din fișa de informații (partea 2 din anexa 1A) faptul că cerințele de la prezentul punct nu trebuie respectate de SA datorită naturii condițiilor de instalare, iar producătorul vehiculului trebuie să demonstreze acest lucru prin prezentarea unor documente corespunzătoare.

(c) Omologarea de tip a unui vehicul în privința instalării unui SAV care este omologat de tip ca unitate tehnică separată

În acest caz, producătorul specifică la punctul 3.1.3.1.1 din fișa de informații (partea 2 din anexa 1A) faptul că cerințele de la prezentul punct nu trebuie respectate la instalarea SAV în cazul în care sunt îndeplinite condițiile relevante de instalare.

Această cerință nu se aplică în cazurile în care informațiile solicitate la punctul 3.1.3.1.1 din partea 2 din anexa 1A au fost deja prezentate pentru omologarea unei unități tehnice separate.

7.2.4. Siguranța funcționării după încercarea de rezistență la apa de condensare

După o încercare de rezistență la umiditate care urmează a fi efectuată în conformitate cu IEC 68-2-30 (1980), se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 7.2.1.

7.2.5. Încercarea privind protecția la inversarea polarității

SAV și componentele acestuia nu sunt distruse de o inversare a polarității de până la 13 V și care durează 2 minute.

După această încercare se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 5.2.1, schimbând siguranțele dacă este necesar.

7.2.6. Încercarea privind protecția la scurtcircuit

Toate conexiunile electrice ale SAV trebuie să reziste la scurtcircuitele la pământ, să aibă maximum 13 V și/sau să fie protejate cu siguranțe.

După această încercare, se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 7.2.1, schimbând siguranțele dacă este necesar.

7.2.7. Consumul de energie în starea „activat”

Consumul de energie în starea „activat”, în condițiile date la punctul 7.2.1.2, nu depășește 20 mA în medie pentru întregul sistem de alarmă, inclusiv pentru indicatorul de poziție.

Cu acordul serviciului tehnic, această cerință nu trebuie respectată în următoarele condiții:

- (a) Omologarea de tip a unui SAV care urmează a fi omologat ca unitate tehnică separată

În acest caz, producătorul SAV trebuie:

- (i) să specifice la punctul 4.5 din fișa de informații (partea 1 din anexa 1A) că cerința prezentului punct nu a fost respectată de SAV (în conformitate cu partea I a prezentului regulament);
- (ii) să specifice la punctul 4.1 din fișa de informații lista vehiculelor pe care urmează să fie montat SAV, iar la punctul 4.2 din fișa de informații, condițiile relevante de instalare; precum și
- (iii) să demonstreze cu documente adecvate că cerințele privind consumul de energie sunt respectate.

- (b) Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește un SA

În acest caz, producătorul precizează la punctul 3.1.3.1.1 din fișa de informații (partea 2 din anexa 1A) că cerința prevăzută la prezentul punct nu trebuie respectată de SA din cauza naturii condițiilor de instalare, iar producătorul vehiculului trebuie să demonstreze acest lucru prin prezentarea unor documente aferente.

- (c) Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește instalarea unui SAV care este omologat de tip ca unitate tehnică separată

În acest caz, producătorul precizează la punctul 3.1.3.1.1 din fișa de informații (partea 2 din anexa 1A) că cerința prevăzută la prezentul punct nu trebuie respectată la instalarea SAV în cazul în care sunt îndeplinite condițiile relevante de instalare.

Această cerință nu se aplică în cazul în care informațiile prevăzute la punctul 3.1.3.1.1 din partea 2 din anexa 1A au fost deja prezentate la omologarea unei unități tehnice separate.

#### 7.2.8. Securitatea funcționării după încercarea de rezistență la vibrații

##### 7.2.8.1. Pentru această încercare, componentele sunt subîmpărțite în două tipuri:

tipul 1: componente montate în mod normal pe vehicul;

tipul 2: componente destinate atașării la motor.

##### 7.2.8.2. Componentele/SAV sunt supuse unui regim de vibrații sinusoidale cu următoarele caracteristici:

###### 7.2.8.2.1. pentru tipul 1

Frecvența este variabilă de la 10 Hz la 500 Hz, cu o amplitudine maximă de  $\pm 5$  mm și o accelerație maximă de 3 g (valoare de vârf 0);

###### 7.2.8.2.2. pentru tipul 2

Frecvența este variabilă de la 20 Hz la 300 Hz, cu o amplitudine maximă de  $\pm 2$  mm și o accelerație maximă de 15 g (valoare de vârf 0);

###### 7.2.8.2.3. pentru tipurile 1 și 2:

(a) variația de frecvență este de 1 octavă/min;

(b) numărul de cicluri este 10, încercarea este efectuată de-a lungul fiecăreia dintre cele 3 axe;

(c) vibrațiile sunt aplicate la frecvențe scăzute la o amplitudine constantă maximă și la o accelerație constantă maximă la frecvențe ridicate.

###### 7.2.8.3. În cursul încercării, SAV este conectat electric, iar cablul este sprijinit după 200 mm.



- 7.2.8.4. După încercarea de rezistență la vibrații se repetă încercările de funcționare în conformitate cu punctul 7.2.1.
- 7.2.9. Încercarea de durabilitate  
În condițiile de încercare specificate la punctul 7.2.1.2, declanșarea a 300 de cicluri complete de alarmă (sonoră și/sau optică) cu un timp inactiv al dispozitivului sonor de 5 minute.
- 7.2.10. Încercări pentru întrerupătorul exterior cu cheie (instalat în afara vehiculului)  
Următoarele încercări se efectuează numai dacă nu este utilizat cilindrul de închidere al sistemului original de blocare a ușii.
- 7.2.10.1. Întrerupătorul cu cheie este proiectat și construit astfel încât să rămână complet funcțional chiar după 2 500 de cicluri activat/dezactivat în fiecare direcție, urmate de minimum 96 de ore de expunere la încercarea la ceață salină în conformitate cu IEC 68-2-11-1981, încercarea de rezistență la coroziune.
- 7.2.11. Încercarea sistemelor de protecție a habitaclului  
Alarma se activează când un panou vertical de  $0,2 \times 0,15$  m este introdus în habitaclu pe o lungime de 0,3 m (măsurată de la centrul panoului vertical) prin fereastra deschisă a unei uși din față, spre înainte și paralel cu drumul, la o viteză de 0,4 m/s și la un unghi de  $45^\circ$  cu planul median longitudinal al vehiculului (a se vedea desenele din anexa 8 la prezentul regulament).
- 7.2.12. Compatibilitatea electromagnetică  
SAV este supus încercărilor descrise în anexa 9.  
  
În acest caz, un SAV care corespunde în întregime stărilor funcționale din încercările din anexa 9 se consideră că nu declanșează în mod accidental semnalul sonor de alarmă în asociere cu cerințele de la punctul 6.1.2.1.  
  
Cu privire la conformitatea cu starea funcțională în fiecare încercare, un SAV care este proiectat să emită sunete de alarmă în starea „activat” în unele dintre condițiile de încercare precizate în anexa 9 și emite sunete de alarmă în timpul încercărilor, este considerat a funcționa în timpul încercărilor astfel cum a fost proiectat și, prin urmare, se consideră corespunzător stării funcționale din încercări. În acest caz, producătorul SAV trebuie să dovedească acest lucru prin prezentarea documentelor aferente.
- 7.2.13. Siguranța împotriva declanșării alarmelor false în cazul unui impact asupra vehiculului  
Se verifică faptul că un impact de până la 4,5 jouli al unui corp emisferic cu un diametru de 165 mm și o duritate Shore A de  $70 \pm 10$ , aplicat cu suprafața curbă a acestuia oriunde pe caroseria sau suprafața de sticlă a vehiculului, nu declanșează alarme false.
- 7.2.14. Siguranța împotriva alarmelor false în cazul unei scăderi a tensiunii  
Se verifică faptul că scăderea lentă a tensiunii bateriei principale prin descărcarea continuă cu 0,5 V/h până la 3 V nu declanșează alarme false.  
  
Condițiile de încercare: a se vedea punctul 7.2.1.2 de mai sus.
- 7.2.15. Încercare pentru siguranța împotriva alarmelor false declanșate de comanda habitaclului  
Sistemele destinate protecției habitaclului în conformitate cu punctul 6.1.1 de mai sus sunt supuse încercării împreună cu un vehicul în condiții normale (punctul 7.2.1.2).  
  
Sistemul, instalat în conformitate cu instrucțiunile producătorului, nu se declanșează când este supus de 5 ori la încercarea descrisă la punctul 7.2.13 de mai sus, la intervale de 0,5 s.  
  
Prezența unei persoane care atinge vehiculul sau care se deplasează în jurul acestuia (vehiculul având ferestrele închise) nu declanșează alarme false.
8. INSTRUCȚIUNI  
Fiecare SAV este însoțit de:

- 8.1. Instrucțiuni de instalare
- 8.1.1. Lista vehiculelor și a modelelor de vehicule cărora le este destinat dispozitivul. Această listă poate fi specifică sau generică, de exemplu, „toate automobilele cu motor pe benzină și baterii de 12 V cu borna negativă la masă”.
- 8.1.2. Metoda de instalare ilustrată în fotografii și/sau desene foarte clare.
- 8.1.3. În cazul unui SAV care include un dispozitiv de imobilizare, trebuie furnizate instrucțiuni suplimentare privind conformitatea cu dispozițiile din partea III a prezentului regulament.
- 8.2. Un certificat de instalare necompletat, al cărui model este prezentat în anexa 7.
- 8.3. Un avertisment general adresat cumpărătorului SAV, prin care i se atrage atenția asupra următoarelor puncte:
- SAV ar trebui să fie instalat în conformitate cu instrucțiunile producătorului;
- se recomandă alegerea unui bun instalator (cumpărătorul poate cere producătorului SAV să indice instalatori autorizați);
- certificatul de instalare furnizat împreună cu SAV trebuie să fie completat de instalator.
- 8.4. Instrucțiuni de utilizare
- 8.5. Instrucțiuni de întreținere
- 8.6. Un avertisment general privind pericolul efectuării de modificări sau adăugiri la sistem; astfel de modificări sau adăugiri ar anula în mod automat certificatul de instalare menționat la punctul 8.2 de mai sus.
- 8.7. Indicarea amplasamentului sau amplasamentelor mărcii de omologare internaționale menționate la punctul 4.4 din prezentul regulament și/sau a certificatului de conformitate internațional menționat la punctul 4.5 din prezentul regulament.
9. MODIFICAREA TIPULUI DE SAV ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII
- Orice modificare a tipului de SAV este comunicată serviciului administrativ care a omologat tipul de SAV.
- Departamentul poate:
- (a) estima că este improbabil ca modificările efectuate să aibă consecințe negative importante și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele; sau
- (b) solicita din partea serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor un alt raport de încercare pentru unele dintre încercări sau pentru toate încercările descrise la punctele 5, 6 și 7 din prezentul regulament.
- Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificării, se comunică prin procedura specificată la punctul 4.3 de mai sus părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament.
- Autoritatea competentă care acordă extinderea omologării trebuie să aloce un număr de serie fiecărei fișe de comunicare redactate în scopul unei astfel de extinderi.
10. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- Procedurile de conformitate a producției trebuie să respecte procedurile stabilite în apendicele 2 din acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), ținând seama de următoarele cerințe:
- 10.1. Fiecare sistem de alarmă pentru vehicule omologat în temeiul prezentului regulament trebuie fabricat astfel încât să corespundă tipului omologat, prin respectarea cerințelor stabilite la punctele 5, 6 și 7 de mai sus.
- 10.2. În cazul fiecărui tip de sistem de alarmă pentru vehicule, încercările prevăzute la punctele 7.2.1-7.2.10 din prezentul regulament se efectuează pe o bază statistică și pe o bază aleatorie, în conformitate cu una dintre procedurile reglementate de asigurare a calității.

- 10.3. Autoritatea care a acordat omologarea poate verifica oricând metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări este de o dată la doi ani.
11. SANȚIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 11.1. Omologarea acordată pentru un tip de SAV în conformitate cu prezentul regulament poate fi retrasă dacă nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute la punctul 10 de mai sus.
- 11.2. În cazul în care o parte contractantă a acordului care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, partea respectivă anunță de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, printr-un formular conform cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.
12. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care titularul omologării încetează producția unui tip de SAV omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează autoritatea care a acordat omologarea.
- La primirea notificării corespunzătoare, autoritatea în cauză informează celelalte părți contractante la acordul care aplică prezentul regulament, prin intermediul unui formular conform cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.
13. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile contractante la acordul care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului General al 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 trimise formulare care atestă omologarea sau extinderea ori respingerea omologării acordate în alte țări.
- PARTEA II — OMOLOGAREA UNUI VEHICUL ÎN PRIVINȚA SISTEMULUI SĂU DE ALARMĂ
- În cazul în care un SAV omologat în conformitate cu partea I din prezentul regulament este utilizat într-un vehicul supus omologării în conformitate cu partea II a prezentului regulament, nu se repetă încercările care trebuie efectuate cu succes pe un SAV pentru a obține omologarea în conformitate cu partea I a prezentului regulament.
14. DEFINIȚII
- În sensul părții II a prezentului regulament,
- 14.1. Prin „sistem(e) de alarmă” (SA) se înțelege un ansamblu de componente montate ca echipament original pe un tip de vehicul, proiectat să indice efracția sau intervenția asupra vehiculului; aceste sisteme pot furniza o protecție suplimentară împotriva utilizării neautorizate a vehiculului.
- 14.2. Prin „tip de vehicul în privința sistemului său de alarmă” se înțeleg vehiculele care nu diferă în mod semnificativ în aspecte esențiale precum:
- (a) marca sau denumirea comercială a constructorului;
  - (b) caracteristicile vehiculului care influențează semnificativ performanțele SA;
  - (c) tipul și proiectarea SA sau SAV.
- 14.3. Prin „omologarea unui vehicul” se înțelege omologarea unui tip de vehicul cu privire la cerințele stabilite la punctele 17, 18 și 19 de mai jos.
- 14.4. Alte definiții aplicabile părții II sunt precizate la punctul 2 din prezentul regulament.
15. CEREREA DE OMOLOGARE
- 15.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul cu privire la propriul SA se înaintează de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul său autorizat.

- 15.2. Aceasta trebuie însoțită de o fișă de informații în conformitate cu modelul prezentat în partea 2 din anexa 1A.
- 15.3. Un vehicul reprezentativ pentru tipul pentru care se solicită omologarea trebuie prezentat serviciului tehnic.
- 15.4. Un vehicul care nu cuprinde toate componentele proprii tipului respectiv poate fi acceptat, cu condiția ca solicitantul să demonstreze în mod satisfăcător autorității competente că lipsa componentelor omise nu va influența rezultatele încercărilor în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.
16. OMOLOGAREA
- 16.1. Se acordă omologarea tipului de vehicul dacă vehiculul prezentat pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament respectă cerințele prevăzute la punctele 17, 18 și 19 de mai jos.
- 16.2. Un număr de omologare este atribuit fiecărui tip de vehicul omologat. Primele două cifre ale numărului (în prezent 01 pentru seria de modificări 01) indică seria de modificări care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de vehicul.
- 16.3. Omologarea sau extinderea ori refuzul omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament se comunică părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament, printr-o fișă conformă modelului menționat în anexa 2 la prezentul regulament.
- 16.4. Pe fiecare vehicul corespunzător unui anumit tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se aplică în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în fișa de omologare, o marcă de omologare internațională compusă din următoarele elemente:
- 16.4.1. un cerc care înconjoară litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea <sup>(6)</sup>;
- 16.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de un simbol „A” sau „I” sau „AI” care indică dacă sistemul a fost omologat în ceea ce privește sistemul său de alarmă sau dispozitivele sale de imobilizare sau o combinație a ambelor sisteme, de o liniuță și de numărul de omologare în dreapta cercului menționat la punctul 16.4.1.
- 16.5. În cazul în care vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul unuia sau mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 16.4.1 nu trebuie repetat; în acest caz, regulamentul, numerele de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament se înscriu în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la punctul 16.4.1.
- 16.6. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă și să nu poată fi ștersă.
- 16.7. Marca de omologare este situată lângă sau pe plăcuța cu date a vehiculului, fixată de constructor.
- 16.8. Anexa 5 la prezentul regulament oferă exemple de mărci de omologare.
17. SPECIFICAȚII GENERALE
- 17.1. SA sunt proiectate și construite astfel încât să emită un semnal de alarmă în cazul unei efracții sau al unei intervenții asupra vehiculului, putând include și un dispozitiv de imobilizare.
- Semnalul de avertizare este sonor și poate include, de asemenea, dispozitive de avertizare optice sau poate fi o alarmă radio sau orice combinație a celor de mai sus.
- 17.2. Vehiculele care sunt echipate cu sisteme de alarmă sunt conforme cu cerințele tehnice aplicabile, în special în privința compatibilității electromagnetice.

<sup>(6)</sup> A se vedea nota 1.

- 17.3. Dacă SA oferă posibilitatea unei transmisii radio, de exemplu, pentru activarea sau dezactivarea alarmei sau pentru transmiterea semnalului de alarmă, sistemul trebuie să fie în conformitate cu normele ETSI aplicabile (a se vedea nota de subsol 2, corespunzătoare punctului 5.3), de exemplu, EN 300 220-1 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1 (2000-09) și EN 301 489-3 V1.2.1 (2000-08) (inclusiv orice cerințe privind consultația) Frecvența și puterea maximă de emisie a transmisiilor radio pentru activarea și dezactivarea sistemului de alarmă trebuie să respecte normele CEPT/ERC (a se vedea nota de subsol 3, corespunzătoare punctului 5.3). Recomandarea 70-03 (17 februarie 2000) privind utilizarea dispozitivelor cu acțiune pe distanțe scurte (a se vedea nota de subsol 4 de la punctul 5.3).
- 17.4. SA și componentele acestuia nu trebuie să se activeze în mod accidental, în special în timp ce motorul funcționează.
- 17.5. O pană a SA ori a alimentării electrice a acestuia nu afectează securitatea funcționării vehiculului.
- 17.6. Sistemul de alarmă, componentele sale și piesele controlate de acesta sunt astfel instalate încât să se reducă la minimum riscul ca cineva să le scoată din funcțiune sau să le distrugă rapid și fără să atragă atenția, de exemplu, prin utilizarea unor instrumente, echipamente sau sisteme ieftine, ușor de ascuns, disponibile publicului larg.
- 17.7. Sistemul este conceput astfel încât scurtcircuitarea oricărui circuit de semnal de avertizare să nu scoată din funcțiune vreun element al sistemului de alarmă, altul decât circuitul scurtcircuitat.
- 17.8. SA poate include un dispozitiv de imobilizare care este în conformitate cu cerințele din partea III a prezentului regulament.

## 18. SPECIFICAȚII PARTICULARE

### 18.1. Gradul de protecție

#### 18.1.1. Cerințe specifice

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

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

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

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

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

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

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

#### 18.1.2. Siguranța împotriva alarmelor false.

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

- (a) unui impact asupra vehiculului: încercare precizată la punctul 7.2.13;

- (b) compatibilității electromagnetice: încercare menționată la punctul 7.2.12;
- (c) scăderii tensiunii bateriei prin descărcare continuă: încercare precizată la punctul 7.2.14;
- (d) alarmei false declanșate de comanda habitaculului: încercare precizată la punctul 7.2.15.
- 18.1.2.2. Dacă solicitantul omologării poate demonstra, de exemplu, prin furnizarea de date tehnice, că protecția împotriva alarmelor false este asigurată în mod satisfăcător, serviciul tehnic responsabil cu desfășurarea încercărilor de omologare poate să nu solicite unele dintre încercările de mai sus.
- 18.2. Alarmă sonoră
- 18.2.1. Generalități
- Semnalul de alarmă se aude și se recunoaște în mod clar și diferă semnificativ de alte semnale sonore utilizate în traficul rutier.
- În plus față de dispozitivul original de avertizare sonoră, un dispozitiv de avertizare sonoră separat poate fi montat în zona vehiculului controlată de SA, unde este protejat împotriva unui acces ușor și rapid.
- Dacă se utilizează un dispozitiv de avertizare sonoră separat în conformitate cu punctul 18.2.3.1 de mai jos, dispozitivul original standard de avertizare sonoră poate fi declanșat în plus față de SA, cu condiția ca orice interferență cu dispozitivul de avertizare sonoră standard (în general, mai ușor accesibil) să nu afecteze funcționarea dispozitivului de avertizare sonoră separat.
- 18.2.2. Durata semnalului sonor
- Minimum: 25 s
- Maximum: 30 s
- Semnalul de alarmă sonor poate emite un semnal din nou numai după următoarea intervenție asupra vehiculului, respectiv, după intervalul de timp menționat mai sus.
- (restricții: a se vedea punctele 18.1.1 și 18.1.2 de mai sus).
- Dezactivarea sistemului de alarmă întrerupe imediat semnalul.
- 18.2.3. Specificații privind semnalul sonor.
- 18.2.3.1. Dispozitiv de semnal cu ton constant (spectru de frecvență constant), de exemplu, claxoane: date acustice etc. în conformitate cu partea I a Regulamentului nr. 28
- Semnal intermitent (pornit/oprit):
- Frecvența de declanșare .....(2 ± 1) Hz
- Timpul în poziția „pornit” = timpul în poziția „oprit” ± 10 %
- 18.2.3.2. Dispozitiv cu semnal sonor cu modulație de frecvență: date acustice etc. în conformitate cu partea I a Regulamentului nr. 28, dar trecere egală cu cea a unei game de frecvențe semnificativă, în intervalul menționat mai sus (de la 1 800 la 3 550 Hz), în ambele sensuri
- Frecvența de trecere .....(2 ± 1) Hz
- 18.2.3.3. Nivel sonor
- Sursa sonoră este:
- (a) fie un dispozitiv de avertizare sonoră aprobat în temeiul părții I a Regulamentului CEE nr. 28;
- (b) fie un dispozitiv care respectă cerințele de la punctele 6.1 și 6.2 din partea I a Regulamentului CEE nr. 28. Totuși, în cazul unei surse sonore diferite de dispozitivul original de avertizare sonoră, nivelul minim al sunetului poate fi redus la 100 dB (A), măsurat în condițiile specificate în partea I a Regulamentului CEE nr. 28.

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

- 18.9. Indicatorul de poziție
- 18.9.1. Pentru a furniza informații privind starea SA (activat/dezactivat, perioadă de activare a alarmei, alarmă activată) sunt permise indicatoare optice în interiorul și exteriorul habitaculului. Intensitatea luminoasă a semnalelor optice instalate în afara habitaculului nu depășește 0,5 cd.
- 18.9.2. Dacă este prevăzută o modalitate de indicare a manevrelor „dinamice” pe termen scurt, precum schimbările de la „activat” la „dezactivat” și invers, aceasta este de natură optică, în conformitate cu punctul 18.9.1. Semnalul optic respectiv poate fi, de asemenea, produs prin funcționarea simultană a lămpilor de direcție și/sau a lămpii (lămpilor) de iluminare a habitaculului, cu condiția ca durata semnalizării optice cu ajutorul lămpilor de direcție să nu depășească 3 secunde.
- 18.10. Alimentarea cu energie electrică
- Sursa de alimentare a SA poate fi bateria vehiculului sau o baterie reîncărcabilă. Se poate folosi o baterie reîncărcabilă sau nereîncărcabilă suplimentară, dacă această posibilitate este prevăzută. În niciun caz, aceste baterii nu trebuie să alimenteze cu energie alte părți ale sistemului electric al vehiculului.
- 18.11. Specificații pentru funcțiile opționale
- 18.11.1. Autocontrol, indicarea automată a defecțiunii
- La activarea SA, anomaliile, de exemplu, ușile deschise etc. pot fi detectate printr-o funcție de autocontrol (control de plauzibilitate), iar această situație este semnalată.
- 18.11.2. Alarmă de pericol
- O alarmă optică și/sau sonoră și/sau radio este permisă indiferent de starea (activată sau dezactivată) și/sau funcția SA. Această alarmă este declanșată din interiorul vehiculului și nu afectează starea (activată sau dezactivată) a SA. De asemenea, trebuie să fie posibil ca utilizatorul vehiculului să scoată din funcțiune alarma de pericol. În cazul unei alarme sonore, durata de funcționare după activare nu este restricționată. O alarmă de pericol nu imobilizează motorul și nici nu îl oprește dacă acesta funcționează.
19. CONDIȚII DE ÎNCERCARE
- Toate componentele SAV sau SA sunt încercate în conformitate cu procedurile descrise la punctul 7.
- Această cerință nu se aplică:
- 19.1. acelor componente care sunt montate și încercate ca parte a vehiculului, indiferent dacă este montat sau nu un SAV/SA (de exemplu, lămpi); sau
- 19.2. acelor componente care au fost supuse încercării anterior ca parte a vehiculului și în cazul cărora au fost furnizate documente justificative.
20. INSTRUCȚIUNI
- Fiecare vehicul este însoțit de elementele următoare:
- 20.1. Instrucțiuni de utilizare
- 20.2. Instrucțiuni de întreținere
- 20.3. Un avertisment general privind pericolul efectuării de modificări sau adăugiri la sistem.
21. MODIFICAREA TIPULUI DE VEhicUL ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII
- 21.1. Orice modificare a tipului de vehicul se comunică serviciului administrativ care a omologat tipul de vehicul.
- Departamentul poate:
- 21.1.1. fie să considere că modificările aduse nu sunt de natură să aibă un efect negativ semnificativ și că, în orice caz, SA corespunde în continuare cerințelor;



- 21.1.2. fie să solicite serviciului tehnic un raport suplimentar.
- 21.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificării, se comunică prin procedura specificată la punctul 16.3 de mai sus părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament.
- 21.3. Autoritatea competentă care acordă extinderea omologării trebuie să aloce un număr de serie fiecărei fișe de comunicare redactate în scopul unei astfel de extinderi.
22. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- Procedurile de conformitate a producției trebuie să respecte procedurile stabilite în apendicele 2 din acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), ținând seama de următoarele cerințe:
- 22.1. Orice vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament trebuie fabricat astfel încât să corespundă tipului omologat prin îndeplinirea condițiilor prevăzute la punctele 17, 18 și 19 de mai sus.
- 22.2. Autoritatea care a acordat omologarea poate verifica oricând metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări este de o dată la doi ani.
23. SANCTIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 23.1. Omologarea acordată cu privire la tipul de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care condițiile stabilite la punctul 22 de mai sus nu sunt respectate.
- 23.2. În cazul în care o parte contractantă a acordului care aplică prezentul regulament retrace o omologare acordată anterior, partea respectivă anunță de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, printr-un formular conform cu modelul din anexa 2 la prezentul regulament.
24. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- Dacă titularul omologării încetează complet producția unui tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează asupra acestui fapt autoritatea care a acordat omologarea.
- La primirea notificării corespunzătoare, autoritatea în cauză informează celelalte părți contractante la acordul care aplică prezentul regulament, prin intermediul unui formular conform cu modelul din anexa 2 la prezentul regulament.
25. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile contractante la acordul care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului General al Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și cele ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora urmează să le fie trimise formulare care atestă omologarea sau extinderea ori respingerea omologării acordate în alte țări.
- PARTEA III — OMOLOGAREA DISPOZITIVELOR DE IMOBILIZARE ȘI OMOLOGAREA UNUI VEHICUL ÎN CEEA CE PRIVEȘTE DISPOZITIVULUI SĂU DE IMOBILIZARE
26. DEFINIȚII
- În sensul părții III a prezentului regulament:
- 26.1. prin „dispozitiv de imobilizare” se înțelege un dispozitiv destinat să împiedice deplasarea normală a unui vehicul prin tracțiunea propriului său motor (împiedicarea utilizării neautorizate);
- 26.2. prin „echipament de control” se înțelege echipamentul necesar pentru activarea și/sau dezactivarea unui dispozitiv de imobilizare;
- 26.3. prin „indicator de poziție” se înțelege orice dispozitiv destinat să indice starea dispozitivului de imobilizare (activat/dezactivat, trecere de la activat la dezactivat și invers);
- 26.4. prin „activat” se înțelege starea în care vehiculul nu poate fi condus pe baza tracțiunii propriului său motor;

- 26.5. prin „dezactivat” se înțelege starea în care vehiculul poate fi condus în mod normal;
- 26.6. prin „cheie” se înțelege orice dispozitiv proiectat și construit pentru a permite funcționarea unui sistem de blocare care este proiectat și construit pentru a fi acționat numai de către acest dispozitiv;
- 26.7. prin „dispozitiv de dezactivare” se înțelege un element de proiectare care blochează dispozitivul de imobilizare în poziția „dezactivat”;
- 26.8. prin „cod aleatoriu” se înțelege un cod electronic alcătuit din mai multe elemente a căror combinație se schimbă în mod aleatoriu după fiecare utilizare a unității de transmisie;
- 26.9. prin „tip de dispozitiv de imobilizare” se înțeleg sistemele care nu diferă în mod semnificativ în aspecte esențiale precum:
- (a) marca sau denumirea comercială a producătorului;
  - (b) tipul de echipament de control;
  - (c) metoda lor de funcționare în cadrul sistemului sau sistemelor corespunzătoare ale vehiculului (conform dispozițiilor punctului 32.1 de mai jos);
- 26.10. prin „tip de vehicul în privința dispozitivului său de imobilizare” se înțeleg vehiculele care nu diferă în mod semnificativ în aspecte esențiale precum:
- (a) marca sau denumirea comercială a producătorului;
  - (b) caracteristici ale vehiculului care influențează semnificativ performanțele dispozitivului de imobilizare;
  - (c) tipul și modul de proiectare ale dispozitivului de imobilizare.
27. CERERE DE OMOLOGARE A UNUI DISPOZITIV DE IMOBILIZARE
- 27.1. Cererea de omologare a unui dispozitiv de imobilizare trebuie înaintată de producătorul dispozitivului de imobilizare sau de reprezentantul său autorizat.
- 27.2. Pentru fiecare tip de dispozitiv de imobilizare, cererea trebuie însoțită de:
- 27.2.1. o fișă de informații stabilită în conformitate cu modelul prezentat în partea 1 din anexa 1 și care conține o descriere a caracteristicilor tehnice ale dispozitivului de imobilizare și a măsurilor luate pentru a preveni activarea nedorită a acestuia, precum și metoda de instalare pentru fiecare marcă și tip de vehicul pe care dispozitivul de imobilizare este destinat să fie instalat;
  - 27.2.2. trei eșantioane ale tipului de dispozitiv de imobilizare, cu toate componentele sale. Fiecare dintre elementele principale poartă o inscripție clară și de neșters a mărcii sau denumirii comerciale a solicitantului precum și a denumirii tipului componentei respective;
  - 27.2.3. unul sau mai multe vehicule dotate cu dispozitivul de imobilizare căruia urmează să i se acorde omologarea de tip, alese de solicitant de comun acord cu serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare;
  - 27.2.4. instrucțiunile de utilizare în triplu exemplar în conformitate cu punctul 34 de mai jos.
28. CERERE DE OMOLOGARE A UNUI VEHICUL
- 28.1. În cazul în care un dispozitiv de imobilizare omologat în conformitate cu partea III a prezentului regulament este utilizat într-un vehicul supus omologării în conformitate cu partea III a prezentului regulament, nu se repetă încercările care trebuie efectuate pe un dispozitiv de imobilizare pentru a obține omologarea vehiculului în conformitate cu partea III a prezentului regulament.
- 28.2. Cererea de omologare a unui tip de vehicul cu privire la propriul dispozitiv de imobilizare se înaintează de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul său autorizat.
- 28.3. Aceasta trebuie să fie însoțită de o fișă de informații care conține o descriere a caracteristicilor tehnice ale dispozitivului de imobilizare și metoda de instalare pentru fiecare marcă și tip de vehicul pe care dispozitivul de imobilizare este destinat să fie instalat în conformitate cu modelul prezentat în partea 2 sau partea 3 din anexa 1, după caz.

- 28.4. Un vehicul reprezentativ pentru tipul pentru care se solicită omologarea trebuie prezentat serviciului tehnic.
- 28.5. Un vehicul care nu cuprinde toate componentele proprii tipului respectiv poate fi admis la încercare cu condiția ca solicitantul să demonstreze în mod satisfăcător autorității competente că lipsa componentelor omise nu va influența rezultatele încercărilor în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.
- 28.6. În cazul în care se utilizează un dispozitiv de imobilizare omologat în conformitate cu partea III a prezentului regulament, comunicarea privind omologarea de tip a dispozitivelor de imobilizare trebuie transmisă, de asemenea, serviciului tehnic.
29. OMOLOGAREA UNUI DISPOZITIV DE IMOBILIZARE
- 29.1. Se acordă omologarea unui tip de dispozitiv de imobilizare dacă dispozitivul de imobilizare prezentat în vederea omologării în temeiul prezentului regulament respectă cerințele de la punctele 31, 32 și 33 de mai jos.
- 29.2. Fiecărui tip de vehicul omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale numărului (în prezent 01 pentru seria de modificări 01) indică seria de modificări care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de dispozitiv de imobilizare.
- 29.3. Omologarea sau extinderea ori refuzul omologării unui tip de dispozitiv de imobilizare în temeiul prezentului regulament este comunicat părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe conforme cu modelul menționat în anexa 3 la prezentul regulament.
- 29.4. Pe componenta sau componentele principale ale dispozitivului de imobilizare care corespunde unui tip de dispozitiv de imobilizare omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, într-un loc vizibil și ușor accesibil, specificat în fișa de omologare, o marcă de omologare internațională formată din:
- 29.4.1. un cerc care înconjoară litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea <sup>(7)</sup>;
- 29.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de un simbol „A” sau „I” sau „AI”, care indică dacă sistemul este un sistem de alarmă pentru vehicule, un dispozitiv de imobilizare sau ambele, de o liniuță și de numărul de omologare în apropierea cercului menționat la punctul 29.4.1.
- 29.5. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă și să nu poată fi ștersă.
- 29.6. Anexa 5 la prezentul regulament oferă exemple de mărci de omologare.
- 29.7. Marca de omologare descrisă la punctul 29.4 poate fi înlocuită de un certificat de conformitate, emis pentru fiecare dispozitiv de imobilizare destinat comercializării.

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

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

Un model al certificatului de conformitate este prezentat în anexa 6 la prezentul regulament.

30. OMOLOGAREA UNUI VEHICUL
- 30.1. Se acordă omologarea tipului de vehicul dacă vehiculul prezentat pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament respectă cerințele prevăzute la punctele 31, 32 și 33 de mai jos.
- 30.2. Fiecărui tip de vehicul omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale numărului (în prezent 01 pentru seria de modificări 01) indică seria de modificări care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul acordării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate să atribuie același număr unui alt tip de vehicul.

<sup>(7)</sup> A se vedea nota 1.

- 30.3. Omologarea sau extinderea ori refuzul omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament este comunicată părților contractante ale acordului care aplică prezentului regulament, printr-o fișă conformă modelului menționat în anexa 4 la prezentul regulament.
- 30.4. Pe fiecare vehicul corespunzător unui anumit tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională constând în:
- 30.4.1. un cerc care înconjoară litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea <sup>(8)</sup>;
- 30.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de un simbol „A” sau „I” sau „AI”, care indică dacă sistemul a fost omologat în ceea ce privește sistemul său de alarmă sau dispozitivele sale de imobilizare sau o combinație a ambelor sisteme, de o liniuță și de numărul de omologare în dreapta cercului menționat la punctul 30.4.1.
- 30.5. Dacă vehiculul este conform unui tip omologat în temeiul unuia sau mai multor alte regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament, nu este necesară repetarea simbolului prescris la punctul 30.4.1; în acest caz, regulamentul, numerele de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament se înscriu în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la punctul 30.4.1.
- 30.6. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă și să nu poată fi ștersă.
- 30.7. Marca de omologare se amplasează lângă sau pe plăcuța cu date a vehiculului, fixată de producător.
- 30.8. Anexa 5 la prezentul regulament oferă exemple de mărci de omologare.
31. SPECIFICAȚII GENERALE
- 31.1. Trebuie să fie posibilă activarea și dezactivarea dispozitivului de imobilizare în conformitate cu aceste cerințe.
- 31.2. Dacă dispozitivul de imobilizare oferă posibilitatea unei transmisii radio, de exemplu, pentru activare sau dezactivare, dispozitivul trebuie să fie în conformitate cu normele ETSI aplicabile (a se vedea nota de subsol 2, corespunzătoare punctului 5.3), de exemplu, EN 300 220-1 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1 (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1 (2000-09) și EN 301 489-3 V1.2.1 (2000-08) (inclusiv orice cerințe privind consultanța). Frecvența și puterea maximă de emisie a transmisiilor radio pentru activarea și dezactivarea dispozitivului de imobilizare trebuie să respecte normele CEPT/ERC (a se vedea nota de subsol 3, corespunzătoare punctului 5.3). Recomandarea 70-03 (17 februarie 2000) privind utilizarea dispozitivelor cu rază scurtă de acțiune (a se vedea nota de subsol 4de la punctul 5.3).
- 31.3. Dispozitivul de imobilizare și instalarea sa sunt astfel proiectate încât orice vehicul echipat cu acesta continuă să îndeplinească cerințele tehnice.
- 31.4. Dispozitivul de imobilizare nu poate intra în funcțiune atunci când cheia de contact este în poziția de funcționare a motorului, cu excepția următoarelor cazuri:
- (a) vehiculul este echipat sau urmează să fie echipat pentru a funcționa ca ambulanță, ca vehicul destinat pompierilor sau poliției; sau
- (b) motorul este destinat:
- (i) deplasării unui echipament care face parte din vehicul sau este montat pe acesta în alte scopuri decât conducerea vehiculului; sau
- (ii) menținerii tensiunii bateriilor vehiculului la un nivel necesar deplasării echipamentului sau aparatului respective,
- în timp ce vehiculul este imobilizat, cu frâna de staționare acționată. În cazul în care se aplică excepția de mai sus, acest fapt este precizat la punctul 2 din addendumul la fișa de comunicare (anexa 2 la prezentul regulament).

<sup>(8)</sup> A se vedea nota 1.

- 31.5. Nu este posibilă dezactivarea permanentă a unui dispozitiv de imobilizare.
- 31.6. Dispozitivul de imobilizare este proiectat și construit astfel încât, atunci când este instalat, să nu afecteze funcția proiectată și funcționarea în siguranță ale vehiculului, chiar în cazul unei funcționări defectuoase.
- 31.7. Dispozitivul de imobilizare este proiectat și construit astfel încât, atunci când este instalat pe un vehicul, în conformitate cu instrucțiunile producătorului, să nu poată fi scos din uz sau distrus în mod rapid și fără să atragă atenția, de exemplu, cu ajutorul unor instrumente, echipamente sau sisteme ieftine, ușor de ascuns, disponibile publicului larg. Înlocuirea unei componente principale sau a unui ansamblu principal pentru a evita dispozitivul de imobilizare este dificilă și necesită timp.
- 31.8. Dispozitivul de imobilizare este proiectat și construit astfel încât, atunci când este instalat în conformitate cu specificațiile constructorului, să poată rezista mediului din vehicul pentru o perioadă de timp rezonabilă (a se vedea punctul 33 pentru încercări). În special proprietățile electrice ale circuitului de bord nu sunt afectate negativ de adăugarea dispozitivului de imobilizare (conexiuni sudate, siguranța contactelor etc.).
- 31.9. Dispozitivul de imobilizare poate fi combinat cu alte sisteme ale vehiculului sau poate fi integrat în acestea (de exemplu, controlul motorului, sisteme de alarmă).
- 31.10. Nu este posibilă împiedicarea acționării frânelor vehiculului de către dispozitivul de imobilizare, cu excepția cazului unui dispozitiv de imobilizare care împiedică acționarea frânelor cu arc comandate pneumatic<sup>(9)</sup> și care funcționează astfel încât în condiții de funcționare normale sau în condiții de funcționare defectuoasă, respectă cerințele tehnice din Regulamentul nr. 13, în vigoare la momentul cererii de omologare de tip în conformitate cu prezentul regulament
- Respectarea prezentului punct nu implică nerespectarea de către un dispozitiv de imobilizare care împiedică acționarea frânelor cu arc comandate pneumatic a cerințelor tehnice stabilite în prezentul regulament.
- 31.11. Nu este posibilă funcționarea unui dispozitiv de imobilizare într-un mod în care acesta să acționeze frânele vehiculului.
32. SPECIFICAȚII PARTICULARE
- 32.1. Gradul de blocare
- 32.1.1. Dispozitivul de imobilizare este conceput astfel încât să împiedice funcționarea vehiculului pe baza propriei tracțiuni, prin intermediul unuia dintre mijloacele următoare:
- 32.1.1.1. în cazul echipării după comercializare sau în cazul vehiculelor echipate cu motor diesel, prin dezactivarea a cel puțin două circuite separate ale vehiculului, necesare pentru funcționarea vehiculului pe baza propriei tracțiuni (de exemplu, motorul de pornire, aprinderea, alimentarea cu combustibil, frânele cu arc acționate pneumatic etc.);
- 32.1.1.2. prin blocarea prin cod a cel puțin uneia dintre unitățile de control necesare pentru funcționarea vehiculului.
- 32.1.2. Un dispozitiv de imobilizare montat pe un vehicul echipat cu un convertizor catalitic nu trebuie să ducă la intrarea combustibilului nears în sistemul de evacuare.
- 32.2. Fiabilitatea în funcționare
- Fiabilitatea în funcționare este obținută printr-o proiectare adecvată a dispozitivului de imobilizare, luându-se în considerare condițiile specifice de mediu din vehicul (a se vedea punctele 31.8 și 33).
- 32.3. Siguranța în funcționare
- Se asigură că dispozitivul de imobilizare nu își schimbă starea (activat/dezactivat) în urma oricăreia dintre încercările de la punctul 33.
- 32.4. Activarea dispozitivului de imobilizare
- 32.4.1. Dispozitivul de imobilizare trebuie activat fără o acțiune suplimentară din partea conducătorului auto atunci când acesta părăsește vehiculul sau cel târziu:

<sup>(9)</sup> Astfel cum este precizat în anexa 8 la Regulamentul nr. 13, astfel cum a fost modificat.

- (a) la rotirea cheii de contact în poziția „0” în contact și la utilizarea unei uși; în plus, dispozitivele de imobilizare care se dezactivează imediat înainte sau în cursul procedurii normale de pornire a vehiculului se pot activa la întreruperea contactului;
- (b) după cel mult 1 minut de la scoaterea cheii din contact.
- 32.4.2. În cazul în care dispozitivul de imobilizare poate fi activat când cheia de contact este în poziția de funcționare a motorului, astfel cum este prevăzut la punctul 31.4, dispozitivul de imobilizare poate fi activat, de asemenea, prin deschiderea ușii conductorului și/sau prin efectuarea unei acțiuni deliberate de către utilizatorul autorizat.
- 32.5. Dezactivarea
- 32.5.1. Dezactivarea se realizează utilizând unul sau mai multe dintre următoarele dispozitive. Se permite utilizarea altor dispozitive cu un nivel de siguranță echivalent și cu performanțe echivalente.
- 32.5.1.1. O tastatură numerică pentru introducerea unui cod care poate fi ales în mod individual, cu cel puțin 10 000 de combinații.
- 32.5.1.2. Sisteme electrice/electronice, de exemplu, telecomenzi, cu cel puțin 50 000 de combinații și care încorporează coduri aleatoare și/sau au un timp minim de căutare de zece zile, de exemplu, maximum 5 000 de combinații în 24 de ore pentru minimum 50 000 de variante.
- 32.5.1.3. În cazul în care dezactivarea se poate efectua cu o telecomandă, dispozitivul de imobilizare trebuie să revină la starea „activat” într-un interval de 5 minute de la dezactivare în cazul în care nu s-a efectuat nicio acțiune suplimentară asupra circuitului de pornire.
- 32.6. Indicatorul de poziție
- 32.6.1. Pentru transmiterea de informații privind starea dispozitivului de imobilizare (activat/dezactivat, schimbare de la activat la dezactivat și invers) este permisă utilizarea indicatoarelor optice în interiorul și exteriorul habitacului. Intensitatea luminoasă a semnalelor optice instalate în afara habitacului nu depășește 0,5 cd.
- 32.6.2. Dacă este prevăzută o modalitate de indicare a manevrelor „dinamice” pe termen scurt, precum schimbările de la „activat” la „dezactivat” și invers, aceasta este de natură optică, în conformitate cu punctul 32.6.1. Semnalul optic respectiv poate fi, de asemenea, produs prin funcționarea simultană a lămpilor de direcție și/sau a lămpii (lămpilor) de iluminare a habitacului, cu condiția ca durata semnalizării optice prin lămpile de direcție să nu depășească 3 secunde.
33. PARAMETRI DE FUNCȚIONARE ȘI CONDIȚII DE ÎNCERCARE
- 33.1. Parametri de funcționare
- Toate componentele dispozitivului de imobilizare sunt conforme cu dispozițiile de la punctul 7 al prezentului regulament.
- Această cerință nu se aplică:
- acelor componente care sunt montate și supuse încercării ca parte a vehiculului, indiferent dacă este montat sau nu un dispozitiv de imobilizare (de exemplu, lămpi) sau
- acelor componente care au fost supuse încercării anterior ca parte a vehiculului și în cazul cărora au fost furnizate documente justificative.
- 33.2. Condiții de încercare
- Toate încercările se desfășoară consecutiv pe un singur dispozitiv de imobilizare. Totuși, autoritatea responsabilă cu încercarea poate decide să utilizeze alte eșantioane dacă autoritatea consideră că acest fapt nu afectează rezultatele celorlalte încercări.
- 33.3. Încercarea de funcționare
- La finalizarea tuturor încercărilor specificate mai jos, se verifică funcționarea normală a dispozitivului de imobilizare în condițiile normale de încercare specificate la punctul 7.2.1.2 din prezentul regulament. Dacă este cazul, siguranțele pot fi înlocuite înainte de încercare.
- Toate componentele dispozitivului de imobilizare sunt conforme cu recomandările de la punctele 7.2.2-7.2.8 și 7.2.12 din prezentul regulament.

## 34. INSTRUCȚIUNI

(punctele 34.1-34.3 privesc numai instalarea unui sistem după comercializarea vehiculului)

Fiecare dispozitiv de imobilizare este însoțit de elementele următoare:

## 34.1. Instrucțiuni de instalare

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

34.1.2. Metoda de instalare ilustrată în fotografii și/sau desene foarte clare.

34.1.3. Instrucțiunile de instalare detaliate oferite de furnizor sunt astfel încât, atunci când sunt urmate corect de un instalator competent, să nu fie afectată siguranța și fiabilitatea vehiculului.

34.1.4. Instrucțiunile de instalare furnizate identifică cerințele de energie electrică ale dispozitivului de imobilizare și, dacă este cazul, recomandă o baterie cu tensiune mai mare.

34.1.5. Furnizorul oferă detalii ale procedurilor de verificare a vehiculului după instalarea dispozitivului. Se acordă o atenție specială caracteristicilor referitoare la securitate.

34.2. Un certificat de instalare necompletat, al cărui model este prezentat în anexa 7.

34.3. Un avertisment general adresat cumpărătorului dispozitivului de imobilizare, în care i se atrage atenția asupra următoarelor elemente:

34.3.1. dispozitivul de imobilizare trebuie să fie instalat în conformitate cu instrucțiunile producătorului;

34.3.2. se recomandă alegerea unui bun instalator (cumpărătorul poate cere producătorului dispozitivului de imobilizare să precizeze instalatorii autorizați);

34.3.3. certificatul de instalare furnizat odată cu dispozitivul de imobilizare trebuie să fie completat de instalator.

34.4. Instrucțiuni de utilizare

34.5. Instrucțiuni de întreținere

34.6. Un avertisment general privind pericolele efectuării de modificări sau adăugiri la dispozitivul de imobilizare; astfel de modificări sau adăugiri ar anula în mod automat certificatul de instalare menționat la punctul 34.2 de mai sus.

## 35. MODIFICĂRI ALE TIPULUI DE DISPOZITIV DE IMOBILIZARE SAU ALE TIPULUI DE VEHICUL ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII

Orice modificare a tipului de dispozitiv de imobilizare este comunicată serviciului administrativ care a omologat tipul respectiv de dispozitiv de imobilizare.

Departamentul poate:

(a) să considere că este puțin probabil ca modificările făcute să aibă un efect negativ considerabil și că, în orice caz, dispozitivul de imobilizare sau vehiculul respectă încă cerințele; sau

(b) să solicite din partea serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor un alt raport de încercare pentru unele dintre încercări sau pentru toate încercările descrise la punctele 31, 32 și 33 din prezentul regulament.

Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificării, se comunică prin procedura specificată la punctul 29.3 de mai sus părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament.

Autoritatea competentă care acordă extinderea omologării trebuie să aloce un număr de serie fiecărei fișe de comunicare redactate în scopul unei astfel de extinderi.

## 36. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Procedurile de asigurare a conformității producției trebuie să fie în conformitate cu dispozițiile de la appendicele 2 din acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu următoarele precizări:

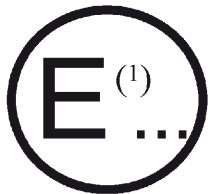
- 36.1. fiecare dispozitiv de imobilizare sau vehicul omologat, în temeiul prezentului regulament, în privința dispozitivului său de imobilizare trebuie fabricat astfel încât să corespundă tipului omologat, prin respectarea cerințelor stabilite la punctele 31, 32 și 33 de mai sus;
- 36.2. autoritatea care a acordat omologarea poate verifica oricând metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor verificări este de o dată la doi ani.
37. SANCTIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 37.1. Omologarea acordată pentru un tip de dispozitiv de imobilizare sau pentru un tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care nu sunt respectate cerințele stabilite la punctul 36.
- 37.2. În cazul în care o parte contractantă la acordul care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, partea respectivă anunță de îndată celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament, printr-un formular conform cu modelele din anexa 3 și anexa 4 la prezentul regulament.
38. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI
- În cazul în care titularul unei omologări încetează complet fabricarea unui tip de dispozitiv de imobilizare sau a unui tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta va informa autoritatea care a acordat omologarea asupra acestui fapt.
- La primirea notificării corespunzătoare, autoritatea în cauză informează celelalte părți contractante la acordul care aplică prezentul regulament, prin intermediul unui formular conform cu modelul din anexa 4 la prezentul regulament.
39. DISPOZIȚII TRANZITORII
- 39.1. Omologarea de tip a unui dispozitiv de imobilizare
- 39.1.1. La 36 de luni de la data intrării în vigoare a suplimentului 4 la seria 01 de modificări, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări numai dacă tipul de componentă sau unitate tehnică separată care urmează să fie omologată îndeplinește cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 4 la seria 01 de modificări.
- 39.1.2. Părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să acorde omologări acelor tipuri de componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele versiunii originale a prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin orice serie anterioară de modificări, cu condiția ca unitatea tehnică separată sau componenta să fie destinată utilizării ca piese de schimb pentru instalarea pe vehicule aflate în circulație și care din punct de vedere tehnic nu ar putea fi echipate cu o componentă sau o unitate tehnică separată care respectă cerințele stabilite în prezentul regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 4 la seria 01 de modificări.
- 39.2. Omologarea unui tip de vehicul
- 39.2.1. Începând cu 36 de luni de la data intrării în vigoare a suplimentului 4 la seria 01 de modificări, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări numai dacă tipul de vehicul care urmează să fie omologat îndeplinește cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 4 la seria 01 de modificări.
40. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE
- Părțile contractante la acordul care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului General al 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 trimise formulare care atestă omologarea ori extinderea, refuzul sau retragerea omologării emise în alte țări.



## ANEXA 1

## FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: denumirea serviciului administrativ

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

privind <sup>(2)</sup>: ACORDAREA OMOLOGĂRII  
 EXTINDEREA OMOLOGĂRII  
 REFUZUL ACORDĂRII OMOLOGĂRII  
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII  
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

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

Nr. omologării: ..... Nr. extinderii: .....

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

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

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

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

<sup>(2)</sup> A se tăia mențiunile inutile.

## ANEXA 1A

## PARTEA 1

Fișă de informații în conformitate cu partea I a Regulamentului nr. 97, după caz, cu privire la omologarea CEE de tip a unei componente sau a unei unități tehnice separate în ceea ce privește sistemele de alarmă ale vehiculelor

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

1. Generalități
- 1.1. Marca (denumirea comercială a constructorului): .....
- 1.2. Tipul: .....
- 1.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe dispozitiv <sup>(1)</sup>: .....
- 1.3.1. Amplasarea marcajului respectiv: .....
- 1.4. Denumirea și adresa producătorului: .....
- 1.5. Amplasamentul mărcii de omologare CEE: .....
- 1.6. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....
2. Descrierea dispozitivului
- 2.1. O descriere detaliată a sistemului de alarmă și a pieselor vehiculului care țin de sistemul de alarmă montat: .....
- 2.1.1. O listă a principalelor componente ale sistemului de alarmă: .....
- 2.1.2. Măsurile luate împotriva alarmelor false: .....
- 2.2. Raza de protecție oferită de dispozitiv: .....
- 2.3. Metoda de activare/dezactivare a dispozitivului: .....
- 2.4. Numărul codurilor interschimbabile efective, după caz: .....
- 2.5. Lista principalelor componente ale dispozitivului și, dacă este cazul, mărcile lor de referință: .....
3. Schițe
- 3.1. Desene ale principalelor componente ale dispozitivului (desenele trebuie să indice locul destinat aplicării mărcii de omologare CEE de tip): .....
4. Instrucțiuni
- 4.1. Lista vehiculelor pe care se intenționează montarea dispozitivului: .....
- 4.2. Descrierea metodei de instalare ilustrată de fotografii și/sau desene: .....
- 4.3. Instrucțiuni de utilizare: .....
- 4.4. Instrucțiuni de întreținere, dacă este cazul: .....
- 4.5. În cazul unui SAV omologat ca unitate tehnică separată, care urmează a fi instalată în locuri precizate din vehicule specifice datorită condițiilor de instalare, descrierea de la punctele din prezentul regulament care nu se aplică: .....

<sup>(1)</sup> Dacă mijlocul de identificare conține caractere care nu sunt relevante pentru descrierea tipurilor de componente sau unități tehnice separate reglementate de prezentul document informativ, aceste caractere se reprezintă în document prin simbolul „?” (de exemplu, ABC??123??).

## PARTEA 2

Fișă de informații în conformitate cu partea II a Regulamentului nr. 97 referitoare la omologarea CEE de tip a vehiculelor cu privire la sistemul de alarmă și la dispozitivul de imobilizare

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

Fără/cu sistem de alarmă <sup>(1)</sup>

Fără/cu dispozitivul de imobilizare <sup>(1)</sup>

1. Generalități
  - 1.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....
  - 1.2. Tipul: .....
  - 1.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul <sup>(2)</sup>: .....
  - 1.3.1. Amplasarea marcajului respectiv: .....
  - 1.4. Categoria vehiculului <sup>(3)</sup>: .....
  - 1.5. Denumirea și adresa producătorului: .....
  - 1.6. Amplasamentul mărcii de omologare CEE: .....
  - 1.7. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....
2. Caracteristici generale de construcție a vehiculului
  - 2.1. Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ: .....
  - 2.2. Cu volanul pe dreapta/stânga <sup>(1)</sup>: .....
3. Diverse
  - 3.1. Dispozitive de protecție împotriva utilizării neautorizate a vehiculului: .....
  - 3.1.2. Dispozitiv de imobilizare pentru vehicul: .....
  - 3.1.2.1. Numărul de omologare de tip, dacă există: .....
  - 3.1.2.2. Pentru dispozitive de imobilizare încă neomologate: .....
  - 3.1.2.2.1. O descriere tehnică detaliată a dispozitivului de imobilizare și a măsurilor luate pentru a preveni activarea nedorită a acestuia: .....
  - 3.1.2.2.2. Sistemul sau sistemele asupra cărora acționează dispozitivul de imobilizare pentru vehicule: .....
  - 3.1.2.2.3. Numărul codurilor interschimbabile efective, după caz: .....
  - 3.1.3. Sistemul de alarmă, dacă este cazul: .....
  - 3.1.3.1. Numărul de omologare de tip, dacă există: .....
  - 3.1.3.1.1. O descriere detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește dispunerea sistemului de alarmă instalat, ilustrată de fotografii și/sau desene (dacă SAV este deja omologat de tip ca unitate tehnică separată, se pot face trimiteri la descrierea de la punctul 4.2 din fișa de informații a SAV întocmită de producător): .....
  - 3.1.3.2. Pentru sistemele de alarmă care nu au fost încă omologate: .....
  - 3.1.3.2.1. O descriere detaliată a sistemului de alarmă și a pieselor vehiculului care țin de sistemul de alarmă montat: .....
  - 3.1.3.2.2. O listă a principalelor componente ale sistemului de alarmă: .....

<sup>(1)</sup> A se tăia mențiunile necorespunzătoare (există cazuri în care nu trebuie să se șteargă nimic, atunci când există mai multe variante posibile).

<sup>(2)</sup> Dacă mijlocul de identificare conține caractere care nu sunt relevante pentru descrierea tipurilor de componente sau unități tehnice separate reglementate de prezenta fișă de informații, aceste caractere se reprezintă în documentație prin simbolul „?” (de exemplu, ABC??123??).

<sup>(3)</sup> În conformitate cu anexa 7 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), (documentul TRANS/WP.29/78/Rev.1, astfel cum a fost modificată).

## PARTEA 3

Fișă de informații în conformitate cu partea III a Regulamentului nr. 97, după caz, cu privire la omologarea CEE de tip a unei componente sau a unei unități tehnice separate în ceea ce privește sistemele de alarmă ale vehiculelor

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

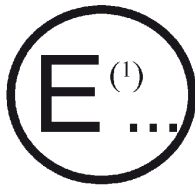
1. Generalități
  - 1.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....
  - 1.2. Tipul: .....
  - 1.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul <sup>(1)</sup>: .....
  - 1.3.1. Amplasarea marcajului respectiv: .....
  - 1.4. Denumirea și adresa producătorului: .....
  - 1.5. Amplasamentul mărcii de omologare CEE: .....
  - 1.6. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....
2. Descrierea dispozitivului
  - 2.1. O descriere detaliată a sistemului de alarmă și a pieselor vehiculului care țin de sistemul de alarmă montat: .....
  - 2.1.1. O listă a principalelor componente ale sistemului de alarmă: .....
  - 2.1.2. Măsurile luate împotriva declanșării alarmelor false: .....
  - 2.2. Raza de protecție oferită de dispozitiv: .....
  - 2.3. Metoda de activare/dezactivare a dispozitivului: .....
  - 2.4. Numărul codurilor interschimbabile efective, după caz: .....
  - 2.5. Lista principalelor componente ale dispozitivului și, dacă este cazul, mărcile lor de referință: .....
3. Schițe
  - 3.1. Desene ale principalelor componente ale dispozitivului (desenele trebuie să arate locul destinat aplicării mărcii de omologare CEE de tip sau mărcii de referință, după caz): .....
4. Instrucțiuni
  - 4.1. Lista vehiculelor la care se intenționează montarea dispozitivului: .....
  - 4.2. Descrierea metodei de instalare ilustrată de fotografii și/sau desene: .....
  - 4.3. Instrucțiuni de utilizare: .....
  - 4.4. Instrucțiuni de întreținere, dacă este cazul: .....

<sup>(1)</sup> Dacă mijlocul de identificare conține caractere care nu sunt relevante pentru descrierea tipurilor de componente sau unități tehnice separate reglementate de prezentul document informativ, aceste caractere se reprezintă în document prin simbolul „?” (de exemplu, ABC??123??).

## ANEXA 2

## FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: denumirea serviciului administrativ

.....

.....

.....

privind <sup>(2)</sup>: ACORDAREA OMOLOGĂRII  
 EXTINDEREA OMOLOGĂRII  
 REFUZUL OMOLOGĂRII  
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII  
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul cu privire la sistemul său de alarmă în temeiul părții II a Regulamentului nr. 97

Nr. omologării: ..... Nr. extinderii: .....

1. Denumirea comercială sau marca vehiculului: .....
2. Tipul vehiculului: .....
3. Denumirea și adresa producătorului: .....
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului producătorului: .....
5. Scurtă descriere: .....
6. Vehicul prezentat pentru omologare la data de: .....
7. Serviciul tehnic responsabil cu încercările de omologare: .....
8. Data raportului eliberat de serviciul respectiv: .....
9. Numărul raportului eliberat de serviciul respectiv: .....
10. Omologarea a fost acordată/refuzată/extinsă/retrasă <sup>(2)</sup> .....
11. Motivul (motivele) extinderii omologării: .....
12. Amplasamentul pe vehicul al mărcii de omologare: .....
13. Locul: .....
14. Data: .....
15. Semnătura: .....
16. Următoarele documente, având numărul de omologare arătat mai sus, sunt anexate la prezenta fișă de comunicare:  
 o listă a componentelor, pentru identificarea dispozitivelor de imobilizare care pot fi instalate pe tipul de vehicul;  
 lista formularelor transmise serviciului administrativ care a acordat omologarea de tip, listă care poate fi obținută la cerere.

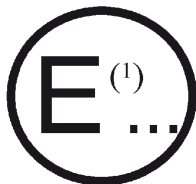
<sup>(1)</sup> Numărul de identificare al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile din prezentul regulament privind omologarea).

<sup>(2)</sup> A se tăia mențiunile inutile.

## ANEXA 3

## FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: denumirea serviciului administrativ

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

privind <sup>(2)</sup>: ACORDAREA OMOLOGĂRII  
 EXTINDEREA OMOLOGĂRII  
 REFUZUL OMOLOGĂRII  
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII  
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de dispozitiv de imobilizare în temeiul părții III a Regulamentului nr. 97

Nr. omologării: ..... Nr. prelungirii: .....

1. Marca sau denumirea comercială a dispozitivului de imobilizare: .....
2. Tipul dispozitivului de imobilizare: .....
3. Denumirea și adresa producătorului: .....
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului producătorului: .....
5. Scurtă descriere a dispozitivului de imobilizare: .....
6. Tipuri de vehicule pe care a fost încercat dispozitivul de imobilizare: .....
7. Tipul (tipurile) de vehicul (vehicule) pe care se intenționează montarea dispozitivului de imobilizare: .....
8. Sistem prezentat pentru omologare la data de: .....
9. Serviciul tehnic responsabil cu încercările de omologare: .....
10. Data raportului întocmit de serviciul respectiv: .....
11. Numărul raportului întocmit de serviciul respectiv: .....
12. Omologarea a fost acordată/extinsă/refuzată/retrasă <sup>(2)</sup> .....
13. Motivul (motivele) prelungirii omologării: .....
14. Dacă este cazul, amplasamentul mărcii (mărcilor) de omologare pe componentele principale: .....
15. Locul: .....
16. Data: .....
17. Semnătura: .....
18. Următoarele documente, având numărul de omologare arătat mai sus, sunt anexate la prezenta fișă de comunicare:  
 lista componentelor, identificate în mod corespunzător, care alcătuiesc dispozitivul de imobilizare;  
 lista formularelor transmise serviciului administrativ care a acordat omologarea de tip, listă care poate fi obținută la cerere.

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

<sup>(2)</sup> A se tăia mențiunile inutile.

## ANEXA 4

## FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: denumirea serviciului administrativ

.....

.....

.....

privind <sup>(2)</sup>: ACORDAREA OMOLOGĂRII  
 EXTINDEREA OMOLOGĂRII  
 REFUZUL OMOLOGĂRII  
 RETRAGEREA OMOLOGĂRII  
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul cu privire la dispozitivul său de imobilizare în temeiul părții III a Regulamentului nr. 97

Nr. omologării: ..... Nr. prelungirii: .....

1. Denumirea comercială sau marca vehiculului: .....
2. Tipul vehiculului: .....
3. Denumirea și adresa producătorului: .....
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului producătorului: .....
5. Scurtă descriere: .....
6. Vehicul prezentat pentru omologare la data de: .....
7. Serviciul tehnic responsabil cu încercările de omologare: .....
8. Data raportului întocmit de serviciul respectiv: .....
9. Numărul raportului întocmit de serviciul respectiv: .....
10. Omologarea a fost acordată/extinsă/refuzată/retrasă <sup>(2)</sup>: .....
11. Motivul (motivele) extinderii omologării: .....
12. Amplasamentul pe vehicul al mărcii de omologare: .....
13. Locul: .....
14. Data: .....
15. Semnătura: .....
16. Următoarele documente, având numărul de omologare arătat mai sus, sunt anexate la prezenta fișă de comunicare:  
 Scurtă descriere a dispozitivului (dispozitivelor) de imobilizare și a componentei (componentelor) vehiculului asupra căreia (căroră) acționează:  
 lista formularelor transmise serviciului administrativ care a acordat omologarea de tip, listă care poate fi obținută la cerere.

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

<sup>(2)</sup> A se tăia mențiunile inutile.

## ANEXA 5

## EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

## MODELUL A

Figura 1



Figura 2

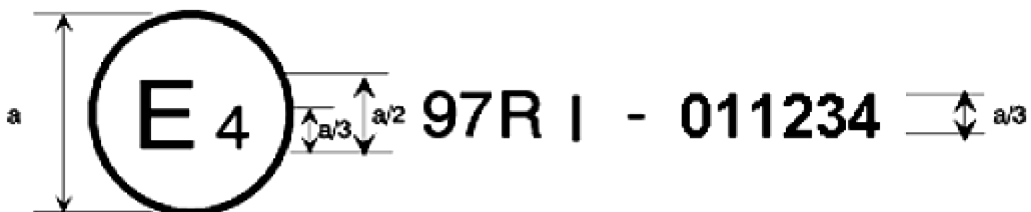
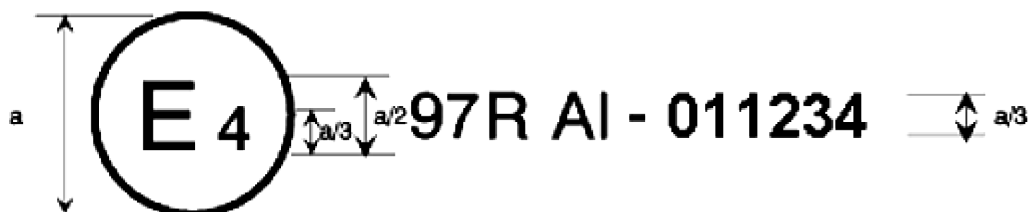


Figura 3



a = min. 8 mm

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

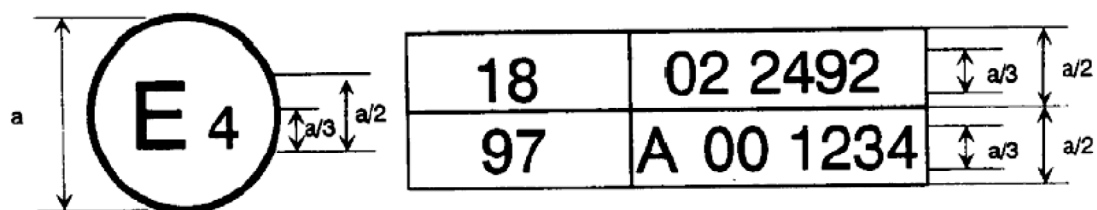
Marca de omologare de mai sus (figura 2) aplicată pe un vehicul sau pe un dispozitiv de imobilizare arată că tipul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4) în temeiul Regulamentului nr. 97, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de modificări, având numărul de omologare 011234.

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

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



## MODELUL B



a = min. 8 mm

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

Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că, la datele când omologările în cauză au fost acordate, Regulamentul nr. 18 includea seria 02 de modificări, iar Regulamentul nr. 97 includea seria 01 de modificări.

(\*) Cel de al doilea număr este indicat doar cu titlu de exemplu.

## ANEXA 6

## MODEL DE CERTIFICAT DE CONFORMITATE

Subsemnatul, .....  
(nume și prenume)

certific faptul că sistemul de alarmă pentru vehicule/dispozitivul de imobilizare <sup>(1)</sup> de mai jos:

Marca: .....

Tipul: .....

este în întregime în conformitate cu tipul omologat

la ..... data .....  
(locul omologării) (data)

astfel cum este precizat în fișa de comunicare cu numărul de omologare .....

Identificarea componentei sau componentelor principale:

Componentă: ..... Marcaj: .....

.....

.....

Întocmit la: ..... data: .....

Adresa completă și ștampila producătorului: .....

.....

.....

Semnătura: ..... (a se specifica funcția)

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> A se tăia mențiunile inutile.

## ANEXA 7

## MODEL DE CERTIFICAT DE INSTALARE

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

Descrierea vehiculului:

Marca: .....

Tipul: .....

Numărul de serie: .....

Numărul de înmatriculare: .....

Descrierea sistemului de alarmă/dispozitivului de imobilizare al vehiculului <sup>(1)</sup>:

Marca: .....

Tipul: .....

Numărul de omologare: .....

Întocmit la: ..... data: .....

Adresa completă și ștampila producătorului: .....

.....

Semnătura: ..... (a se specifica funcția)

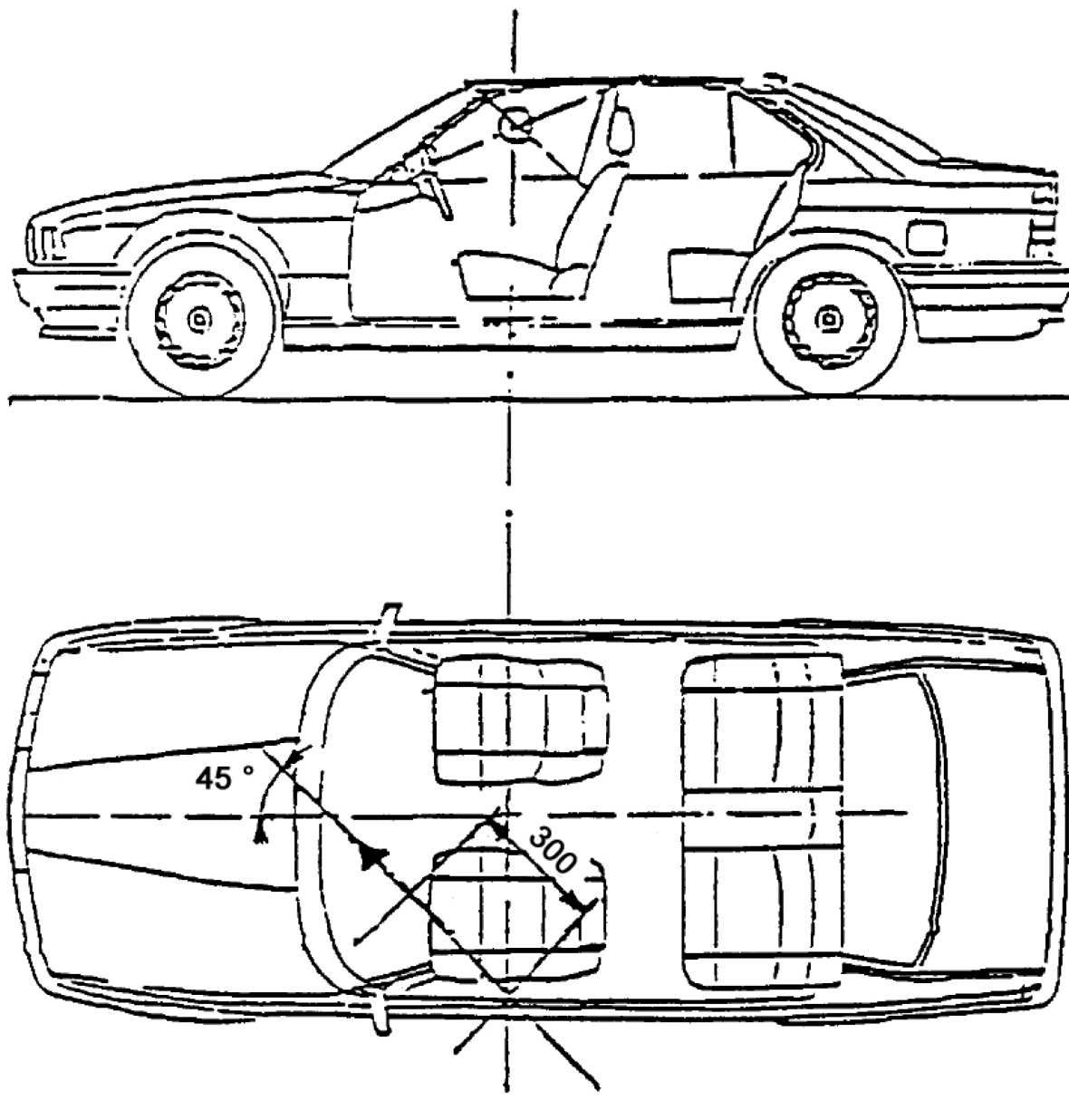
\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> A se tăia mențiunile inutile.

## ANEXA 8

## PUNCTELE 7.2.11 ȘI 19

Încercarea sistemelor de protecție a habitacului



## ANEXA 9

**COMPATIBILITATEA ELECTROMAGNETICĂ**

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

## 1. METODA ISO

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

Liniilor de alimentare, precum și altor conexiuni ale SAV/SA care pot fi conectate în mod funcțional la liniile de alimentare, li se aplică impulsurile de test nr. 1, 2a/2b, 3a, 3b, 4 și 5a/5b în conformitate cu ISO 7637-2:2004.

În ceea ce privește impulsul 5, se aplică impulsul 5b în cazul vehiculelor care includ un alternator cu diodă pentru limitarea internă, iar pentru celelalte cazuri se aplică impulsul 5a.

În ceea ce privește impulsul 2, se aplică întotdeauna impulsul 2a, în timp ce impulsul 2b poate fi aplicat de comun acord între producătorul vehiculului și serviciile tehnice de omologare.

Cu acordul serviciului tehnic, impulsurile de test 5a/5b nu trebuie neapărat aplicate în următoarele cazuri:

- (a) Omologarea de tip a unui SAV care urmează să fie omologat ca unitate tehnică separată și este destinat a fi instalat pe vehicule fără alternatoare

În acest caz, producătorul SAV trebuie:

- (i) să precizeze la punctul 4.5 din fișa de informare (partea 1 din anexa 1A) că cerința prevăzută la prezentul punct nu a fost aplicată SAV (în conformitate cu partea I a prezentului regulament); precum și
- (ii) să precizeze la punctul 4.1 din fișa de informații lista vehiculelor pe care se intenționează montarea SAV și, respectiv, condițiile de instalare la punctul 4.2.

- (b) Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește un SA destinat a fi instalat pe vehicule fără alternatoare

În acest caz, producătorul precizează la punctul 3.1.3.1.1 din fișa de informații (partea 2 din anexa 1A) că cerința prevăzută la prezentul punct nu trebuie respectată de SA din cauza naturii condițiilor de instalare.

- (c) Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește instalarea unui SAV care este omologat de tip ca unitate tehnică separată și este destinat instalării pe vehicule fără alternatoare.

În acest caz, producătorul precizează la punctul 3.1.3.1.1 din fișa de informații (partea 2 din anexa 1A) că cerința prevăzută la prezentul punct nu trebuie respectată la instalarea SAV în cazul în care sunt îndeplinite condițiile relevante de instalare.

Această cerință nu se aplică în cazurile în care informațiile prevăzute la punctul 3.1.3.1.1 din partea 2 din anexa 1A au fost deja transmise la omologarea unității tehnice separate.

SAV/SA în starea „dezactivat” și „activat”

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

Tabelul 1

**Severitatea/starea funcțională (pentru liniile de alimentare)**

Numărul impulsului de test	Nivelul încercării	Starea funcțională
1	III	C
2a	III	B
2b	III	C
3a	III	A

Numărul impulsului de test	Nivelul încercării	Starea funcțională
3b	III	A
4	III	B
5a/5b	III	A

Imunitatea împotriva perturbației cuplate pe liniile de semnal

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

Tabelul 2

**Nivelul testului/starea funcțională (pentru liniile de semnal)**

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

Imunitatea împotriva perturbațiilor radiate de înaltă frecvență

Verificarea imunității unui SAV/SA instalat pe un vehicul trebuie efectuată în conformitate cu dispozițiile din seria 02 de modificări din Regulamentul nr. 10 și cu metodele de încercare descrise în anexa 6, în cazul vehiculelor, respectiv în anexa 9 în cazul unei unități tehnice separate.

Interferența electrică generată de descărcări electrostatice

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

Cu acordul serviciului tehnic, această cerință nu trebuie neapărat aplicată în următoarele situații:

(a) Omologarea unui tip de SAV care urmează a fi omologat ca unitate tehnică separată

În acest caz, producătorul SAV trebuie:

- (i) să precizeze la punctul 4.5 din fișa de informare (partea 2 din anexa 1A) că cerința de la prezentul punct nu a fost aplicată SAV (în conformitate cu partea I a prezentului regulament); și
- (ii) să precizeze la punctul 4.1 din fișa de informații lista vehiculelor pe care se intenționează montarea SAV și, respectiv, la punctul 4.2 condițiile de instalare.

(b) Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește un SA

În acest caz, producătorul precizează la punctul 3.1.3.1.1 din fișa de informații (partea 2 din anexa 1A) că cerința prevăzută la prezentul punct nu trebuie respectată de SA din cauza naturii condițiilor de instalare.

(c) Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește instalarea unui SAV care este omologat de tip ca unitate tehnică separată

În acest caz, producătorul precizează la punctul 3.1.3.1.1 din fișa de informații (partea 2 din anexa 1A) că cerința prevăzută la prezentul punct nu trebuie respectată la instalarea SAV în cazul în care sunt îndeplinite condițiile relevante de instalare.

Această cerință nu se aplică în cazurile în care informațiile prevăzute la punctul 3.1.3.1.1 din partea 2 din anexa 1A au fost deja transmise la omologarea unității tehnice separate.

Emisia radiată

Încercările se efectuează în conformitate cu dispozițiile din seria 02 de modificări din Regulamentul nr. 10 și cu metodele de încercare descrise în anexele 4 și 5, în cazul vehiculelor, respectiv în anexele 7 și 8, în cazul unei unități tehnice separate.

## 2. METODA IEC

### Câmpul electromagnetic

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

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

### Interferența electrică generată de descărcări electrostatice

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

### Emisiile radiate

SAV/SA este supus încercării privind eliminarea interferenței frecvențelor radio în conformitate cu dispozițiile din seria 02 de modificări din Regulamentul nr. 10 și cu metodele de încercare descrise în anexele 4 și 5, în cazul vehiculelor, respectiv în anexele 7 și 8, în cazul unei unități tehnice separate.

---

## ANEXA 10

**SPECIFICAȚII PRIVIND ÎNTRERUPĂTOARELE CU CHEIE MECANICĂ**

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









**Prețul abonamentelor în 2012**  
**(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	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 310 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	840 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	100 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	200 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 DVD 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*.

**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](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>**

