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 ar trebui verificate în ultima versiune a documentului de situație al CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la următoarea adresă:

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

Regulamentul nr. 58 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea:

I. Dispozitivelor de protecție antiîmpănare spate (RUPD)

II. Vehiculelor în ceea ce privește instalarea unui dispozitiv de protecție antiîmpănare spate (RUPD) omologat

III. Vehiculelor în ceea ce privește protecția lor antiîmpănare spate (RUP) [2019/272]

Include toate textele valabile până la:

Seria 03 de amendamente la regulament – Data intrării în vigoare: 18 iunie 2016

CUPRINS

REGULAMENTUL

1. Domeniul de aplicare
2. Cerințe generale
3. Definiții comune pentru părțile I, II și III

PARTEA I. OMOLOGAREA RUPD

4. Definiții
5. Cererea de omologare
6. Omologarea
7. Cerințe
8. Conformitatea producției
9. Sancțiuni în cazul neconformității producției
10. Modificarea și extinderea omologării unui tip de dispozitiv de protecție antiîmpănare spate
11. Încetarea definitivă a producției
12. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip

PARTEA II. OMOLOGAREA UNUI VEHICUL ÎN CEEA CE PRIVEȘTE INSTALAREA UNUI RUPD OMOLOGAT

13. Definiții
14. Cererea de omologare
15. Omologarea

16. Cerințe pentru instalarea unui dispozitiv de protecție antiîmpănare spate omologat (RUPD)

17. Conformitatea producției

18. Sancțiuni în cazul neconformității producției

19. Modificarea și extinderea omologării unui tip de vehicul

20. Încetarea definitivă a producției

21. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip

PARTEA III. OMOLOGAREA UNUI VEHICUL CU PRIVIRE LA PROTECȚIA ANTIÎMPĂNARE SPATE (RUP)

22. Definiții

23. Cererea de omologare

24. Omologarea

25. Cerințe pentru RUP

26. Conformitatea producției

27. Sancțiuni în cazul neconformității producției

28. Modificarea și extinderea omologării unui tip de vehicul

29. Încetarea definitivă a producției

30. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip

PARTEA IV. DISPOZIȚII TRANZITORII

31. Dispoziții tranzitorii

ANEXE

1. Comunicare (partea I)

2. Comunicare (partea II)

3. Comunicare (partea III)

4. Dispuneri ale mărcilor de omologare

5. Condiții și proceduri de încercare

6. Vehicule specifice

7. Cerințe pentru diferite categorii de vehicule

1. DOMENIU DE APLICARE

1.1. Prezentul regulament se aplică:

1.1.1. PARTEA I: dispozitivelor de protecție antiîmpănare spate prevăzute pentru echiparea vehiculelor din categoriile M, N și O ([1]);

1.1.2. PARTEA II: instalării pe vehicule din categoriile M, N și O ([1]) a dispozitivelor de protecție antiîmpănare spate omologate de tip în conformitate cu partea I din prezentul regulament;

1.1.3. PARTEA III: vehiculelor din categoriile M, N și O ([1]) echipate cu un dispozitiv de protecție antiîmpănare spate care nu a fost omologat separat în conformitate cu partea I din prezentul regulament sau care este astfel conceput și/sau echipat încât se poate considera că părțile sale componente îndeplinesc total sau parțial funcția dispozitivului de protecție antiîmpănare spate;

1.1.4. vehiculelor din categoriile M_1, M_2, M_3, N_1, O_1 și O_2 ([1]) din motive de protecție antiîmpănare spate.

([1]) În conformitate cu Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punctul 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

1.2. Prezentul regulament nu se aplică:

1.2.1. unităților tractoare ale vehiculelor articulate;

1.2.2. remorcilor concepute și construite pentru transportul de sarcini foarte lungi și indivizibile, precum trunchiurile de copaci, barele de oțel etc.;

1.3. vehiculele la care orice dispozitiv de protecție antiîmpănare spate (de exemplu, fix, demontabil, pliabil, reglabil etc.) este incompatibil cu utilizarea pe drumuri rutiere pot fi parțial sau complet excluse de la aplicarea prezentului regulament, sub rezerva deciziei autorității de omologare de tip.

2. CERINȚE GENERALE

2.1. Toate vehiculele trebuie să fie construite și/sau echipate astfel încât să ofere o protecție efectivă pe toată lățimea lor împotriva împănării vehiculelor menționate la alineatul (1) din prezentul regulament în eventualitatea unei coliziuni din spate cu vehicule din categoriile M_1 și N_1 ([2]).

2.2. Vehiculul trebuie încercat în condițiile prevăzute la punctul 2 din anexa 5.

2.3. Se consideră că un vehicul dintr-una din categoriile M_1, M_2, M_3, N_1, O_1 sau O_2 îndeplinește condiția stabilită mai sus:

(a) dacă acesta îndeplinește aceleași condiții ca cele specificate în partea II sau partea III; sau

(b) în cazul în care garda la sol a părții posterioare a vehiculului fără încărcătură nu depășește 550 mm pe o lățime care nu este mai mică decât cea a axei spate cu mai mult de 100 mm în ambele părți (exclusiv proeminența pneurilor aproape de sol); sau

(c) dacă, în cazul vehiculelor din categoriile O_1 și O_2, atunci când pneurile se proiectează cu mai mult de jumătate din lățime în afara caroseriei (cu excepția apărătorilor de roți) sau în afara șasiului în absența caroseriei, garda la sol a părții posterioare a vehiculului fără încărcătură nu depășește 550 mm pe o lățime care nu este mai mică de 100 mm deduși din distanța măsurată între punctele interioare extreme ale pneurilor (exclusiv proeminența pneurilor aproape de sol), în ambele părți.

Dacă există mai multe axe spate, lățimea care trebuie luată în considerare este cea a celei mai late dintre aceste axe.

Cerințele de la punctul 2.3 litera (b) și de la punctul 2.3 litera (c) de mai sus sunt îndeplinite cel puțin pe o linie:

(a) la o distanță de cel mult 450 mm de la extremitatea posterioară a vehiculului;

(b) care poate avea întreruperi însumând maximum 200 mm.

2.4. Se va considera că orice vehicul din categoria G îndeplinește condiția pentru garda la sol prevăzută mai sus dacă unghiul de degajare (ISO 612: 1978) nu depășește:

(a) 10° pentru vehicule din categoriile M_1G și N_1G;

(b) 20° pentru vehicule din categoriile M_2G și N_2G; și

(c) 25° pentru vehicule din categoriile M_3G și N_3G;

pe o lățime care nu este mai mică decât cea a axei spate cu mai mult de 100 mm în ambele părți (exclusiv orice proeminență a pneurilor aproape de sol).

Dacă există mai multe axe spate, lățimea care trebuie luată în considerare este cea a celei mai late dintre aceste axe. Cerințele de la literele (a)-(c) de la prezentul punct trebuie să fie îndeplinite cel puțin pe o linie:

(a) la o distanță de cel mult 450 mm de la extremitatea posterioară a vehiculului;

(b) care poate avea întreruperi însumând maximum 200 mm.

3. DEFINIȚII COMUNE PENTRU PĂRȚILE I, II ȘI III

3.1. În sensul prezentului regulament:

3.1.1. „Masa fără încărcătură” înseamnă masa vehiculului în stare de funcționare, fără niciun ocupant și neîncărcat, dar cuprinzând combustibilul, lichidul de răcire, lubrifianții, uneltele și o roată de rezervă (dacă sunt furnizate ca echipament standard de către producător).

3.1.2. „Masa maximă” înseamnă masa declarată de către producătorul vehiculului ca tehnic admisibilă (această masă poate fi mai mare decât „masa maximă admisibilă” stabilită de către administrația națională).

([2]) În conformitate cu Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punctul 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

3.1.3. Un „RUPD” (dispozitiv de protecție antiîmpănare spate) constă în mod normal într-o bară transversală și în legături la barele laterale ale șasiului sau alte elemente structurale ale vehiculului.

3.1.4. „Cabină separată” înseamnă o cabină atașată de șasiul vehiculului prin legături specifice și care nu are părți comune cu zona de încărcare.

PARTEA I. OMOLOGAREA DISPOZITIVELOR DE PROTECȚIE ANTIÎMPĂNARE SPATE

4. DEFINIȚII

4.1. În sensul părții I din prezentul regulament:

4.1.1. „Omologarea unui dispozitiv de protecție antiîmpănare spate” înseamnă omologarea unui asemenea tip de dispozitiv de protecție antiîmpănare spate în conformitate cu cerințele stabilite la punctul 7 de mai jos.

4.1.2. „Tip de dispozitiv de protecție antiîmpănare spate” înseamnă dispozitive de protecție antiîmpănare spate care nu diferă în privința caracteristicilor esențiale, cum sunt forma, dimensiunile, modul de atașare, materialele și marcajele menționate la punctul 5.2.2 de mai jos.

5. CEREREA DE OMOLOGARE

5.1. Cererea de omologare a unui dispozitiv de protecție antiîmpănare spate trebuie înaintată de către producătorul dispozitivului de protecție antiîmpănare spate sau de către reprezentantul împuternicit al acestuia.

5.2. Pentru fiecare tip de dispozitiv, cererea trebuie să fie însoțită de:

5.2.1. documentația, în triplu exemplar, care descrie caracteristicile tehnice ale dispozitivului de protecție antiîmpănare spate: dimensiunile, formele și materialele sale componente, precum și metoda de instalare;

5.2.2. un eșantion al tipului de dispozitiv de protecție antiîmpănare spate: eșantionul trebuie marcat, pe toate componentele principale, cu denumirea comercială sau marca solicitantului și cu denumirea tipului, în mod lizibil și indelebil.

5.3. Un dispozitiv de protecție antiîmpănare spate reprezentativ pentru tipul supus omologării trebuie să fie predat serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare.

5.4. Autoritatea de omologare de tip verifică dacă există condiții satisfăcătoare pentru asigurarea controlului efectiv al conformității producției înainte de acordarea omologării de tip.

6. OMOLOGAREA

6.1. În cazul în care dispozitivul de protecție antiîmpănare spate supus omologării în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele de la punctul 7 de mai jos, se acordă omologarea acelui tip de dispozitiv de protecție antiîmpănare spate.

6.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre (în prezent 03, care corespund seriei de amendamente 03) indică seria de amendamente care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de dispozitiv de protecție antiîmpănare spate.

6.3. Notificarea privind omologarea, extinderea sau refuzul acordării omologării unui tip de dispozitiv de protecție antiîmpănare spate în temeiul prezentului regulament se comunică părților la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, printr-un formular conform cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

6.4. Pe fiecare dispozitiv de protecție antiîmpănare spate conform cu un tip de dispozitiv de protecție antiîmpănare spate omologat în temeiul prezentului regulament se aplică într-un mod vizibil și într-un loc ușor accesibil precizat în formularul de omologare un marcaj de omologare internațională compus din:

6.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ([3]);

6.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în partea dreaptă a cercului specificat la punctul 6.4.1.

6.5. Marca de omologare trebuie să fie clar lizibilă și indelebilă.

6.6. În anexa 4 la prezentul regulament se prezintă exemple de dispunere a marcajelor de omologare.

([3]) Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6, anexa 3 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

7. CERINȚE

7.1. Înălțimea secțiunii barei transversale nu trebuie să fie mai mică de 120 mm. Extremitățile laterale ale barei transversale nu trebuie să fie îndoite înspre partea din spate sau să aibă o muchie exterioară ascuțită; această condiție este îndeplinită atunci când extremitățile laterale ale barei transversale sunt rotunjite la exterior și au o rază de curbură de cel puțin 2,5 mm.

În cazul dispozitivelor de protecție antiîmpănare spate destinate a fi montate pe vehicule din categoriile M, N_1, N_2 cu o masă maximă de cel mult 8 tone, O_1, O_2, pe vehicule din categoria G și pe vehiculele echipate cu platformă de ridicare, secțiunea barei transversale trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 100 mm.

7.2. Dispozitivul de protecție antiîmpănare spate trebuie să fie proiectat astfel încât să poată fi amplasat în diverse poziții în partea din spate a vehiculului. În acest caz, trebuie să existe un sistem de blocare, care să asigure blocarea în poziția de lucru și să împiedice orice schimbare accidentală a poziției. Forța aplicată de către operator pentru modificarea poziției dispozitivului nu trebuie să depășească 40 daN.

În cazul RUPD care sunt proiectate astfel încât să poată fi amplasate în diverse poziții în partea din spate a vehiculului, trebuie furnizată o etichetă cu (un) simbol(uri) sau cu informații în limba (limbile) țării în care este vândut dispozitivul pentru a informa operatorul despre poziția standard a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate care oferă o protecție efectivă împotriva împănării.

Dimensiunile minime ale etichetei: 60 × 120 mm

7.3. RUPD trebuie să ofere o rezistență suficientă la forțele aplicate paralel cu axa longitudinală a vehiculului. (Această caracteristică trebuie demonstrată în conformitate cu procedura și condițiile de încercare specificate în anexa 5 la prezentul regulament.) Devierea orizontală maximă a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate constatată în timpul și după aplicarea forțelor de încercare specificate în anexa 5 trebuie înregistrată în comunicarea omologării tipului (punctul 8 din anexa 1).

7.4. Pentru vehiculele echipate cu platformă de ridicare în partea din spate, dispozitivul de protecție antiîmpănare spate poate prezenta o întrerupere pentru folosirea mecanismului. În acest caz, se aplică următoarele cerințe speciale:

7.4.1. Spațiul lateral maxim măsurat între elementele dispozitivului antiîmpănare și elementele platformei de ridicare care se deplasează prin zona întreruptă în timpul operării platformei și care impun necesitatea acestei zone întrerupte nu poate fi mai mare de 2,5 cm.

7.4.2. Elementele individuale ale protecției antiîmpănare, inclusiv cele situate lateral față de mecanismul de ridicare, dacă există, trebuie să aibă, în toate cazurile, o suprafață efectivă de cel puțin 420 cm^2.

7.4.3. În cazul barelor transversale cu înălțimea secțiunii sub 120 mm, elementele individuale ale protecției antiîmpănare, inclusiv cele situate lateral față de mecanismul de ridicare, dacă există, trebuie să aibă, în toate cazurile, o suprafață efectivă de cel puțin 350 cm^2.

7.4.4. În cazul vehiculelor cu lățimea mai mică de 2 000 mm care nu pot îndeplini cerințele de la punctele 7.4.2 și 7.4.3, suprafața efectivă poate fi redusă, cu condiția de a fi îndeplinite criteriile de rezistență.

8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Procedurile privind conformitatea producției sunt conforme cu cele stabilite în anexa 1 la Acordul din 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), ținând seama de următoarele cerințe:

8.1. Fiecare dispozitiv de protecție antiîmpănare spate omologat în conformitate cu prezentul regulament trebuie să fie fabricat astfel încât să corespundă tipului omologat prin îndeplinirea condițiilor stabilite la punctul 7 de mai sus.

8.2. Autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea de tip poate să verifice în orice moment metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor modificări este de o dată la doi ani.

9. SANCȚIUNI ÎN CAZUL NECONFORMITĂȚII PRODUCȚIEI

9.1. În cazul în care nu sunt îndeplinite cerințele enunțate anterior sau dacă dispozitivul de protecție nu a obținut rezultate satisfăcătoare la încercarea prevăzută în anexa 5, omologarea acordată pentru un tip de dispozitiv de protecție antiîmpănare spate în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă.

9.2. În cazul în care o parte contractantă la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, ea notifică acest lucru imediat celorlalte părți contractante care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

10. MODIFICAREA ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII PENTRU UN TIP DE DISPOZITIV DE PROTECȚIE ANTIÎMPĂNARE SPATE

10.1. Orice modificare a tipului de RUPD trebuie adusă la cunoștința autorității de omologare de tip care a acordat omologarea de tip pentru RUPD. Autoritatea de omologare de tip poate:

10.1.1. să estimeze că este improbabil ca modificările efectuate să aibă consecințe negative importante și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele sau

10.1.2. să solicite un nou raport de încercare serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.

10.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificărilor efectuate, trebuie comunicată, prin procedura specificată la punctul 6.3, părților la acord care aplică prezentul regulament.

10.3. Autoritatea de omologare de tip care acordă extinderea omologării atribuie un număr de serie pentru respectiva extindere și informează ulterior celelalte părți la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

11. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

În cazul în care titularul omologării încetează complet fabricarea unui tip de dispozitiv de protecție antiîmpănare spate omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea. La primirea notificării în cauză, autoritatea respectivă informează cu privire la aceasta celelalte părți contractante la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

12. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE AUTORITĂȚILOR DE OMOLOGARE DE TIP

Părțile contractante la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului General al Organizației Națiunilor Unite numele și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip care acordă omologarea și cărora trebuie să li se trimită formularele care atestă omologarea, extinderea, refuzul sau retragerea omologării emise în alte țări.

PARTEA II. OMOLOGAREA UNUI VEHICUL ÎN CEEA CE PRIVEȘTE INSTALAREA UNUI RUPD OMOLOGAT DE TIP

13. DEFINIȚII

13.1. În sensul părții II a prezentului regulament:

13.1.1. „omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește instalarea unui dispozitiv de protecție antiîmpănare spate de un tip omologat în conformitate cu partea I a prezentului regulament;

13.1.2. „tip de vehicul” înseamnă vehiculele care nu diferă în ceea ce privește aspecte esențiale precum:

lățimea axei din spate;

structura, dimensiunile, forma și înălțimea de la sol a părții din spate a vehiculului, precum și caracteristicile suspensiei, în măsura în care acestea au relevanță pentru cerințele prevăzute la punctul 19 din prezentul regulament;

dispozitivele de protecție antiîmpănare spate omologate care echipează vehiculul.

13.2. Alte definiții aplicabile prezentei părți II sunt cuprinse la punctul 3 din prezentul regulament.

14. CEREREA DE OMOLOGARE

14.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește instalarea unui dispozitiv (unor dispozitive) de protecție antiîmpănare spate de tip omologat trebuie să fie înaintată de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul împuternicit al acestuia.

14.2. Cererea trebuie însoțită de documentele menționate mai jos, în triplu exemplar, precum și de următoarele informații:

14.2.1. desene ale vehiculului care să prezinte, conform criteriilor menționate la punctul 13.1.2 din prezentul regulament, tipul vehiculului în vedere laterală și din spate, cu indicarea poziției dispozitivului (dispozitivelor) de protecție antiîmpănare spate omologat(e) și a detaliilor de proiectare ale elementelor de fixare ale acestuia (acestora) la șasiul vehiculului;

14.2.2. masa maximă a vehiculului;

14.2.3. o listă a dispozitivelor de protecție antiîmpănare spate prevăzute să fie montate pe vehicul;

14.2.4. la cererea autorității competente se pune la dispoziție, de asemenea, fișa de comunicare a omologării de tip pentru fiecare dispozitiv de protecție antiîmpănare spate (și anume anexa 1 la prezentul regulament).

14.3. Un vehicul reprezentativ pentru tipul supus omologării și echipat cu un dispozitiv de protecție antiîmpănare spate omologat trebuie să fie prezentat serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare.

14.3.1. Un vehicul care nu include toate componentele caracteristice ale tipului poate fi admis pentru încercare, cu condiția ca solicitantul să dovedească autorității competente în mod satisfăcător că absența componentelor omise nu are niciun efect asupra rezultatelor verificării, în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.

14.4. Înainte de acordarea omologării de tip, autoritatea de omologare se asigură de existența unor condiții satisfăcătoare pentru garantarea verificării efective a conformității producției.

15. OMOLOGAREA

15.1. În cazul în care vehiculul supus omologării în temeiul prezentului regulament este echipat cu un dispozitiv de protecție antiîmpănare spate omologat și îndeplinește cerințele de la punctul 16 de mai jos și a fost omologat în condițiile stabilite la punctul 2.2, tipului respectiv de vehicul i se acordă omologarea.

15.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre (în prezent 03, care corespund seriei de amendamente 03) indică seria de amendamente care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul.

15.3. Notificarea privind omologarea, extinderea sau refuzul acordării omologării unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament este comunicată părților la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament printr-un formular conform modelului din anexa 2 la prezentul regulament.

15.4. Pe fiecare vehicul conform cu un tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament se aplică, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil specificat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională care constă în:

15.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ([4]);

15.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în partea dreaptă a cercului specificat la punctul 15.4.1.

15.5. Dacă vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat, în temeiul unui alt regulament sau a mai multor regulamente anexate la acord, în aceeași țară care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, nu este necesar ca simbolul prezentat la punctul 15.4.1 să fie repetat; în acest caz, regulamentul, numerele de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora a fost acordată omologarea în țara care a acordat omologarea, în conformitate cu prezentul regulament, sunt amplasate în coloane verticale în partea dreaptă a simbolului prevăzut la punctul 15.4.1.

15.6. Marca de omologare trebuie să fie clar lizibilă și indelebilă.

15.7. Marca de omologare se amplasează pe plăcuța cu date a vehiculului fixată de producător sau în apropierea acesteia.

15.8. În anexa 4 la prezentul regulament se prezintă exemple de amplasare a mărcilor de omologare.

([4]) Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6, anexa 3 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

16. CERINȚE PENTRU INSTALAREA UNUI DISPOZITIV DE PROTECȚIE ANTIÎMPĂNARE SPATE OMOLOGAT

16.1. Pentru vehiculele din categoriile N_2 cu o masă maximă de peste 8 tone, N_3, O_3 și O_4, garda la sol față de partea inferioară a dispozitivului de protecție, chiar și atunci când vehiculul este neîncărcat, nu trebuie să depășească:

(a) 450 mm în cazul autovehiculelor și remorcilor cu suspensie hidropneumatică, hidraulică sau pneumatică sau cu un dispozitiv de reglare automată a înălțimii în funcție de încărcătură. În orice caz, un unghi de maximum 8° în conformitate cu standardul ISO 612:1978 cu o gardă la sol de maximum 550 mm sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele;

(b) 500 mm sau un unghi de degajare în conformitate cu ISO 612:1978 de 8°, reținându-se valoarea cea mai mică, pentru vehicule altele decât cele menționate la litera (a) de mai sus. În orice caz, un unghi de maximum 8° în conformitate cu standardul ISO 612:1978 cu o gardă la sol de maximum 550 mm sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele;

Această cerință se aplică pe întreaga lățime a autovehiculului sau a remorcii și trebuie să fie astfel încât înălțimea deasupra solului a punctelor de aplicare a forțelor de încercare aplicate dispozitivului în conformitate cu partea I a prezentului regulament și înregistrată în fișa de comunicare a omologării de tip (punctul 7 din anexa 1) să nu depășească valorile menționate la punctele (a) și (b) de mai sus, majorate cu jumătate din înălțimea minimă a secțiunii necesare pentru bara transversală a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate.

Cerințele de înălțime pentru aplicarea forțelor de încercare trebuie ajustate la garda minimă la sol reglată din cauza dispozițiilor definite mai sus pentru unghiul de degajare.

16.2. Pentru vehicule din categoriile M, N_1, N_2 cu masa maximă de cel mult 8 t, O_1 și O_2, garda la sol față de partea inferioară a dispozitivului de protecție, chiar și atunci când vehiculul este neîncărcat, nu trebuie să depășească 550 mm pe toată lățimea lui și trebuie aleasă astfel încât înălțimea deasupra solului a punctelor de aplicare a forțelor de încercare aplicate dispozitivului în conformitate cu partea I a prezentului regulament și înregistrată în fișa de comunicare a omologării (punctul 7 din anexa 1) să nu depășească 600 mm.

16.3. Lățimea dispozitivului de protecție spate trebuie să depășească în niciun punct ecartamentul axei spate măsurat la punctele exterioare extreme ale roților, exclusiv protuberanțele pneurilor la contactul cu solul, iar RUPD nu trebuie să fie mai scurt cu mai mult de 100 mm pe oricare dintre părți. Dacă dispozitivul este inclus sau cuprins în caroseria vehiculului, care la rândul ei depășește ecartamentul axei spate, cerința ca lățimea RUPD să nu depășească ecartamentul axei spate nu se aplică. Cu toate acestea, în cazul vehiculelor din categoriile O_1 și O_2, atunci când pneurile se proiectează cu mai mult de jumătate din lățime în afara caroseriei (cu excepția apărătorilor de roți) sau în afara șasiului în absența caroseriei, lățimea RUPD nu poate fi mai mică de 100 mm deduși din distanța măsurată între punctele interioare extreme ale pneurilor, exclusiv proeminența pneurilor aproape de sol, în ambele părți. În cazul în care există mai multe axe spate, se ia în calcul lățimea celei mai late axe spate. În plus, în fișa de comunicare a omologării de tip trebuie să fie verificate și înregistrate cerințele de la punctele 3.1.2 și 3.1.3 din anexa 5 privind distanța dintre punctele de aplicare a forțelor de încercare și marginile exterioare ale roților din spate (punctul 7 din anexa I).

16.4. Pentru vehiculele din categoriile M, N_1, N_2 cu o masă maximă de cel mult 8 tone, O_1 și O_2, dispozitivul trebuie să fie instalat astfel încât distanța orizontală dintre partea posterioară a barei transversale a dispozitivului și cel mai din spate punct al extremității posterioare a vehiculului, incluzând orice sistem cu platformă de ridicare, să nu depășească 400 mm din care se scade cea mai mare deformație totală, incluzând atât deformarea plastică, cât și cea elastică (punctul 7.3 din partea I), măsurată și înregistrată în timpul încercării în oricare dintre punctele în care sunt aplicate forțele de încercare (punctul 8 din anexa I) în timpul omologării de tip a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate în conformitate cu dispozițiile părții I a prezentului regulament și înregistrată în fișa de comunicare a omologării de tip. La măsurarea acestei distanțe se exclude orice parte a vehiculului care se află la mai mult de 2 m deasupra solului în orice stare de încărcare a vehiculului.

Pentru vehiculele din categoriile N_2 cu o masă maximă care depășește 8 t, N_3 și vehiculele din categoriile O_3 și O_4, echipate cu platformă de ridicare sau proiectate ca remorci basculante, se aplică aceeași cerință ca mai sus; cu toate acestea, pentru vehiculele din aceste categorii, distanța orizontală nu trebuie să depășească 300 mm, măsurată în partea posterioară a barei transversale înainte de aplicarea forțelor de încercare.

În cazul vehiculelor din categoriile O_3 și O_4 fără sistem cu platformă de ridicare și care nu sunt proiectate ca remorci basculante, distanțele orizontale maxime se reduc la 200 mm înainte de aplicarea forțelor de încercare, respectiv la 300 mm din care se scade cea mai mare deformare totală, incluzând atât deformarea plastică, cât și cea elastică (punctul 7.3 din partea I) măsurată și înregistrată în timpul încercării în oricare dintre punctele în care sunt aplicate forțele de încercare (punctul 8 din anexa I).

În orice caz, protuberanțele nestructurale, precum lămpile spate și protuberanțele cu dimensiuni mai mici de 50 mm în orice direcție, cum ar fi barele de protecție din cauciuc, barele de protecție elastice, balamalele și încuietorile trebuie excluse la momentul stabilirii celui mai din spate punct situat la extremitatea posterioară.

Înainte de aplicarea forțelor de încercare, distanța orizontală maximă permisă a unei bare transversale unice sau segmentate sau înclinate a unui dispozitiv de protecție antiîmpănare spate trebuie să fie de 100 mm între spatele barei transversale în punctul cel mai avansat și spatele barei transversale în punctul cel mai posterior, măsurată în planul longitudinal al vehiculului.

16.5. Dispozitivul trebuie să fie montat astfel încât, după aplicarea forțelor de încercare specificate în anexa 5 pentru vehiculele din categoriile N_2 cu o masă maximă de peste 8 tone, N_3, O_3 și O_4, garda la sol maximă a dispozitivului de protecție, chiar și atunci când vehiculul este neîncărcat, să nu depășească în niciun moment cu mai mult de 60 mm valoarea dinainte de încercare. Pentru vehiculele cu un unghi de degajare de cel mult 8° (punctul 16.1), garda la sol maximă nu trebuie să depășească 600 mm.

16.6. Masa maximă a unui tip de vehicul pentru care se solicită omologarea nu trebuie să depășească valoarea indicată în fișa de comunicare a omologării de tip pentru fiecare dispozitiv de protecție antiîmpănare spate care urmează să fie instalat pe vehiculul respectiv.

16.7. Având în vedere dispozițiile de la punctul 7.2 privind RUPD reglabile, eticheta dispozitivului de protecție antiîmpănare spate trebuie să fie plasată astfel încât să fie vizibilă în mod clar și permanent de pe locul conducătorului sau în partea posterioară a vehiculului lângă dispozitivul de protecție antiîmpănare spate, într-un loc clar vizibil.

17. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Procedurile privind conformitatea producției sunt conforme cu cele stabilite în anexa 1 la Acordul din 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), ținând seama de următoarele cerințe:

17.1. Fiecare vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament trebuie să fie construit astfel încât să corespundă tipului omologat prin îndeplinirea condițiilor prevăzute la punctul 16 de mai sus.

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

18. SANCȚIUNI ÎN CAZUL NECONFORMITĂȚII PRODUCȚIEI

18.1. Omologarea acordată în ceea ce privește un tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă dacă cerințele enunțate mai sus nu sunt respectate.

18.2. În cazul în care o parte la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, ea notifică acest lucru imediat celorlalte părți contractante care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 2 la prezentul regulament.

19. MODIFICAREA ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII UNUI TIP DE VEHICUL

19.1. Orice modificare a tipului omologat trebuie adusă la cunoștința autorității de omologare de tip care a acordat omologarea de tip. Autoritatea de omologare de tip poate:

19.1.1. să considere că modificările făcute nu sunt susceptibile să aibă un efect nefavorabil considerabil și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele; sau

19.1.2. să solicite un nou raport de încercare serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.

19.2. Confirmarea sau refuzul acordării omologării, specificând modificarea, se comunică părților la acord care aplică prezentul regulament, prin procedura prevăzută la punctul 15.3 de mai sus.

19.3. Autoritatea de omologare de tip care acordă extinderea omologării atribuie un număr de serie pentru respectiva extindere și informează ulterior în acest sens celelalte părți la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 2 la prezentul regulament.

20. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

În cazul în care titularul omologării încetează definitiv să producă un tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta trebuie să informeze autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea. La primirea notificării în cauză, autoritatea respectivă informează în acest sens celelalte părți la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul prezentat în anexa 2 la prezentul regulament.

21. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE AUTORITĂȚILOR DE OMOLOGARE DE TIP

Părțile contractante la Acordul din 1958 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 autorităților de omologare de tip care acordă omologarea și cărora trebuie să li se trimită fișele care atestă omologarea, extinderea, refuzul sau retragerea omologării emise în alte țări.

PARTEA III. OMOLOGAREA UNUI VEHICUL CU PRIVIRE LA PROTECȚIA ANTIÎMPĂNARE SPATE (RUP)

22. DEFINIȚII

22.1. În sensul părții III a prezentului regulament:

22.1.1. „omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul cu privire la existența protecției antiîmpănare spate;

22.1.2. „tip de vehicul” înseamnă o categorie de vehicule care nu diferă în privința caracteristicilor esențiale, cum sunt ecartamentul axei spate, structura, dimensiunile, forma și materialele componente ale părții din spate a vehiculului, caracteristicile suspensiei, în măsura în care acestea au relevanță pentru cerințele specificate la punctul 25 din prezentul regulament;

22.1.3. „protecție antiîmpănare spate (RUP)” înseamnă prezența la partea din spate a vehiculului a uneia dintre următoarele componente:

22.1.3.1. un dispozitiv special de protecție antiîmpănare spate; sau

22.1.3.2. componente ale caroseriei, șasiului sau alte componente care, prin forma și caracteristicile lor, pot fi considerate ca îndeplinind total sau parțial funcția dispozitivului de protecție antiîmpănare spate.

22.2. Alte definiții aplicabile prezentei părți III sunt cuprinse la punctul 3 din prezentul regulament.

23. CEREREA DE OMOLOGARE

23.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în privința protecției oferite de protecția antiîmpănare spate se înaintează de către producătorul vehiculului sau reprezentantul împuternicit al acestuia.

23.2. Cererea trebuie însoțită de documentele menționate mai jos, în triplu exemplar, precum și de următoarele informații:

23.2.1. o descriere detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește structura, dimensiunile, formele și materialele componente, în măsura în care acestea sunt necesare în sensul prezentului regulament;

23.2.2. desene ale vehiculului care să prezinte tipul vehiculului în vedere laterală și din spate și detalii de proiectare ale părților din spate ale structurii;

23.2.3. masa maximă a vehiculului;

23.2.4. o descriere detaliată a protecției antiîmpănare spate: dimensiunile, formele, materialele componente și poziția acesteia pe vehicul.

23.3. Un vehicul reprezentativ pentru tipul supus omologării trebuie pus la dispoziția serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare.

23.3.1. Un vehicul care nu include toate componentele caracteristice ale tipului poate fi admis pentru încercare, cu condiția ca solicitantul să demonstreze autorității competente în mod satisfăcător că absența componentelor omise nu are niciun efect asupra rezultatelor verificării în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.

23.4. Înainte de acordarea omologării de tip, autoritatea de omologare se asigură de existența unor condiții satisfăcătoare pentru garantarea verificării efective a conformității producției.

24. OMOLOGAREA

24.1. În cazul în care vehiculul prezentat pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament îndeplinește cerințele de la punctul 2.3 litera (b) sau de la punctul 2.3 litera (c) sau de la punctul 25 și a fost supus încercării în conformitate cu condițiile stabilite la punctul 2.2, se acordă omologarea pentru respectivul tip de vehicul.

24.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre (în prezent 03, care corespund seriei de amendamente 03) indică seria de amendamente care include cele mai recente modificări tehnice majore aduse regulamentului în momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul.

24.3. Notificarea privind omologarea, extinderea sau refuzul acordării omologării unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament este comunicată părților la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament printr-o fișă conformă cu modelul din anexa 3 la prezentul regulament.

24.4. Pe fiecare vehicul conform cu un tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament se aplică, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil specificat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională care constă în:

24.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ([5]);

24.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în partea dreaptă a cercului specificat la punctul 24.4.1.

24.5. Dacă vehiculul corespunde unui tip de vehicul omologat, în temeiul unui alt regulament sau a mai multor regulamente anexate la acord, în aceeași țară care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, nu este necesar ca simbolul prezentat la punctul 24.4.1 să fie repetat; în acest caz, regulamentul, numerele de omologare și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora a fost acordată omologarea în țara care a acordat omologarea, în conformitate cu prezentul regulament, sunt amplasate în coloane verticale în partea dreaptă a simbolului prevăzut la punctul 24.4.1.

24.6. Marca de omologare trebuie să fie clar lizibilă și indelebilă.

24.7. Marca de omologare se amplasează pe plăcuța cu date a vehiculului fixată de producător sau în apropierea acesteia.

24.8. În anexa 4 la prezentul regulament se prezintă exemple de amplasare a mărcilor de omologare.

25. CERINȚE PENTRU RUP

25.1. Pentru vehiculele din categoriile N_2 cu o masă maximă de peste 8 tone, N_3, O_3 și O_4, garda la sol față de partea inferioară a RUP, chiar și atunci când vehiculul este neîncărcat, nu trebuie să depășească:

(a) 450 mm în cazul autovehiculelor și remorcilor cu suspensie hidropneumatică, hidraulică sau pneumatică sau cu un dispozitiv de reglare automată a înălțimii în funcție de încărcătură. În orice caz, un unghi de degajare de maximum 8° în conformitate cu standardul ISO 612:1978 cu o gardă la sol de maximum 550 mm sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele;

(b) 500 mm sau un unghi de degajare în conformitate cu ISO 612:1978 de 8°, reținându-se valoarea cea mai mică, pentru vehicule altele decât cele menționate la litera (a) de mai sus. În orice caz, un unghi de degajare de maximum 8° în conformitate cu standardul ISO 612:1978 cu o gardă la sol de maximum 550 mm sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele.

Această cerință se aplică pe întreaga lățime a autovehiculului sau a remorcii și trebuie să fie astfel încât înălțimea deasupra solului a punctelor de aplicare a forțelor de încercare aplicate dispozitivului în conformitate cu partea I a prezentului regulament și înregistrată în fișa de comunicare a omologării de tip (punctul 7 din anexa 1) să nu depășească valorile menționate la literele (a) și (b) de mai sus, majorate cu jumătate din înălțimea minimă a secțiunii impusă pentru bara transversală a dispozitivului de protecție antiîmpănare spate.

Cerințele de înălțime pentru aplicarea forțelor de încercare trebuie ajustate la garda minimă la sol reglată conform dispozițiilor definite mai sus pentru unghiul de degajare.

25.2. Pentru vehicule din categoriile M, N_1, N_2 cu masa maximă de cel mult 8 t, O_1 și O_2, garda la sol față de partea inferioară a dispozitivului de protecție, chiar și atunci când vehiculul este neîncărcat, nu trebuie să depășească 550 mm pe toată lățimea lui și trebuie aleasă astfel încât înălțimea deasupra solului a punctelor de aplicare a forțelor de încercare aplicate RUP să nu depășească 600 mm.

25.3. Pentru vehiculele din categoriile M, N_1, N_2 cu o masă maximă de cel mult 8 tone, O_1 și O_2, protecția antiîmpănare spate trebuie să fie situată cât mai aproape de partea posterioară a vehiculului. Distanța orizontală dintre partea posterioară a dispozitivului și cel mai din spate punct de la extremitatea posterioară a vehiculului, incluzând orice sistem cu platformă de ridicare, nu poate depăși 400 mm, distanță măsurată la spatele barei transversale și înregistrată în timpul încercării atunci când sunt aplicate forțele de încercare.

Pentru vehiculele din categoriile N_2 cu o masă maximă care depășește 8 t, N_3 și vehiculele din categoriile O_3 și O_4, echipate cu platformă de ridicare sau proiectate ca remorci basculante, se aplică aceeași cerință ca mai sus; cu toate acestea, pentru vehiculele din aceste categorii, distanța orizontală nu trebuie să depășească 300 mm, măsurată în partea posterioară a barei transversale înainte de aplicarea forțelor de încercare.

În cazul RUP destinate vehiculelor din categoriile O_3 și O_4 fără sistem cu platformă de ridicare și care nu sunt proiectate ca remorci basculante, distanța orizontală maximă se reduce la 200 mm înainte de încercare și la 300 mm în timpul încercării atunci când sunt aplicate forțele de încercare.

([5]) Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6, anexa 3 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

În orice caz, protuberanțele nestructurale, precum lămpile spate, și protuberanțele cu dimensiuni mai mici de 50 mm în orice direcție, cum ar fi barele de protecție din cauciuc, barele de protecție elastice, balamalele și încuietorile, trebuie excluse la momentul stabilirii celui mai din spate punct situat la extremitatea posterioară.

Înainte de aplicarea forțelor de încercare, distanța orizontală maximă permisă a unei bare transversale unice sau segmentate sau înclinate a unui dispozitiv de protecție antiîmpănare spate trebuie să fie de 100 mm între spatele barei transversale în punctul cel mai avansat și spatele barei transversale în punctul cel mai posterior, măsurată în planul longitudinal al vehiculului.

25.4. Protecția antiîmpănare spate nu trebuie să depășească în lățime ecartamentul punții spate măsurat la punctele exterioare extreme ale roților, cu excepția protuberanțelor pneurilor la contactul cu solul și RUP nu este mai scurtă cu mai mult de 100 mm pe vreuna dintre părți. Dacă dispozitivul este inclus sau cuprins în caroseria vehiculului, care la rândul ei depășește ecartamentul axei spate, cerința ca lățimea RUP să nu depășească ecartamentul axei spate nu se aplică. Cu toate acestea, în cazul vehiculelor din categoriile O_1 și O_2, atunci când pneurile se proiectează cu mai mult de jumătate din lățime în afara caroseriei (cu excepția apărătorilor de roți) sau în afara șasiului în absența caroseriei, lățimea RUP nu poate fi mai mică de 100 mm deduși din distanța măsurată între punctele interioare extreme ale pneurilor, exclusiv proeminența pneurilor aproape de sol, în ambele părți. În cazul în care există mai multe axe spate, se ia în calcul lățimea celei mai late axe spate. În plus, trebuie să fie verificate și înregistrate în formularul de comunicare a omologării de tip cerințele de la punctele 3.1.2 și 3.1.3 din anexa 5 privind distanța punctelor de aplicare a forțelor de încercare de la marginile exterioare ale roților din spate (anexa 1 punctul 7).

25.5. Înălțimea secțiunii barei transversale trebuie să fie de cel puțin 120 mm. Extremitățile laterale ale barei transversale nu trebuie să fie îndoite înspre partea din spate sau să aibă o muchie exterioară ascuțită; această condiție este îndeplinită atunci când extremitățile laterale ale RUP sunt rotunjite la exterior cu o rază de curbură de cel puțin 2,5 mm.

În cazul vehiculelor din categoriile M, N_1, N_2 cu o masă maximă de cel mult 8 tone, O_1, O_2, al vehiculelor din categoria G și al vehiculelor echipate cu platformă de ridicare, secțiunea barei transversale trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 100 mm.

25.6. Protecția antiîmpănare spate trebuie să fie astfel concepută încât să poată fi amplasată în diverse poziții în partea din spate a vehiculului. În acest caz, trebuie să existe un sistem de blocare, care să asigure blocarea în poziția de lucru și să împiedice orice schimbare accidentală a poziției. Forța aplicată de către operator pentru modificarea poziției RUP nu trebuie să depășească 40 daN.

În cazul RUP care sunt proiectate astfel încât să poată fi amplasate în diverse poziții în partea din spate a vehiculului, trebuie furnizată o etichetă în limba (limbile) țării în care este vândut dispozitivul.

Dimensiunile minime ale etichetei: 60 × 120 mm.

Eticheta trebuie să fie plasată în zona posterioară a vehiculului, lângă RUP, astfel încât să fie vizibilă în mod clar și permanent, în scopul de a informa operatorul asupra poziției standard a RUP care oferă o protecție eficace împotriva împănării.

25.7. RUP trebuie să prezinte o rezistență adecvată la forțele aplicate paralel cu axa longitudinală a vehiculului și, atunci când se găsește în poziția de serviciu, să fie cuplată cu lonjeroanele șasiului sau componentele care le înlocuiesc. Această cerință este satisfăcută dacă se demonstrează că atât înainte, cât și după aplicarea forțelor descrise în anexa 5, distanța orizontală între partea din spate a RUP și extremitatea posterioară a vehiculului, care include orice sistem cu platformă de ridicare, nu depășește 400 mm în niciunul dintre punctele în care sunt aplicate forțele de încercare. La măsurarea acestei distanțe se exclude orice parte a vehiculului care se află la mai mult de 2 m deasupra solului atunci când vehiculul este neîncărcat.

După aplicarea forțelor de încercare specificate în anexa 5 pentru vehiculele din categoriile N_2 cu o masă maximă de peste 8 tone, N_3, O_3 și O_4, garda la sol maximă a dispozitivului de protecție, chiar și atunci când vehiculul este neîncărcat, nu trebuie să depășească în niciun moment cu mai mult de 60 mm valoarea dinainte de încercare. Pentru vehiculele cu un unghi de degajare de cel mult 8° (punctul 16.1), garda la sol maximă nu trebuie să depășească 600 mm.

25.8. Nu este necesară nicio încercare practică atunci când se poate demonstra prin calcule că sunt îndeplinite cerințele de la punctul 3 din anexa 5. Atunci când se efectuează o încercare practică, dispozitivul trebuie să fie conectat la lonjeroanele șasiului vehiculului sau la o parte semnificativă a acestora sau la alte elemente structurale.

25.9. Pentru vehiculele echipate cu platformă de ridicare în partea din spate, dispozitivul de protecție antiîmpănare spate poate prezenta o întrerupere pentru folosirea mecanismului. În acest caz, se aplică următoarele cerințe speciale:

25.9.1. Spațiul lateral maxim măsurat între elementele dispozitivului antiîmpănare și elementele platformei de ridicare care se deplasează prin zona întreruptă în timpul operării platformei și care impun necesitatea acestei zone întrerupte nu poate fi mai mare de 2,5 cm.

25.9.2. Elementele individuale ale protecției antiîmpănare, inclusiv cele situate lateral față de sistemul de ridicare, dacă există, trebuie să aibă, în toate cazurile, o suprafață efectivă de cel puțin 420 cm^2.

25.9.3. În cazul barelor transversale cu înălțimea secțiunii sub 120 mm, elementele individuale ale protecției antiîmpănare, inclusiv cele situate lateral față de mecanismul de ridicare, dacă există, trebuie să aibă, în toate cazurile, o suprafață efectivă de cel puțin 350 cm^2.

25.9.4. Totuși, în cazul vehiculelor cu lățimea mai mică de 2 000 mm și pentru care este imposibil să se îndeplinească cerințele de la punctele 25.9.2 și 25.9.3 de mai sus, suprafața efectivă poate fi redusă, cu condiția să fie îndeplinite criteriile de rezistență.

26. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Procedurile privind conformitatea producției sunt conforme cu cele stabilite în anexa 1 la Acordul din 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), ținând seama de următoarele cerințe:

26.1. Fiecare vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament trebuie să fie construit astfel încât să corespundă tipului omologat prin îndeplinirea condițiilor prevăzute la punctul 25 de mai sus.

26.2. Autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea de tip poate să verifice în orice moment metodele de control al conformității aplicate în fiecare unitate de producție. Frecvența normală a acestor modificări este de o dată la doi ani.

27. SANCȚIUNI ÎN CAZUL NECONFORMITĂȚII PRODUCȚIEI

27.1. În cazul în care nu sunt îndeplinite cerințele enunțate mai sus sau dacă vehiculul rezultatele încercării prevăzute în anexa 5 sunt negative, omologarea acordată pentru un tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă.

27.2. În cazul în care o parte la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare acordată anterior, ea notifică acest lucru imediat celorlalte părți contractante care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 3 la prezentul regulament.

28. MODIFICAREA ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII UNUI TIP DE VEHICUL

28.1. Orice modificare a tipului omologat trebuie adusă la cunoștința autorității de omologare de tip care a acordat omologarea de tip. Autoritatea de omologare de tip poate:

28.1.1. să considere că modificările făcute nu sunt susceptibile să aibă un efect nefavorabil considerabil și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele; sau

28.1.2. să solicite un nou raport de încercare serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.

28.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificărilor efectuate, trebuie comunicată, prin procedura specificată la punctul 24.3, părților la acord care aplică prezentul regulament.

28.3. Autoritatea de omologare de tip care acordă extinderea omologării atribuie un număr de serie pentru respectiva extindere și informează ulterior celelalte părți la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 3 la prezentul regulament.

29. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

În cazul în care titularul omologării încetează complet să fabrice un tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament, acesta trebuie să informeze în acest sens autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea. După primirea comunicării relevante, această autoritate notifică, la rândul său, acest lucru celorlalte părți la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 3 la prezentul regulament.

30. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE CU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE AUTORITĂȚILOR DE OMOLOGARE DE TIP

Părțile contractante la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului General al Organizației Națiunilor Unite numele și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip care acordă omologarea și cărora trebuie să li se trimită formularele care atestă omologarea, extinderea, refuzul sau retragerea omologării emise în alte țări.

PARTEA IV. DISPOZIȚII TRANZITORII

31. DISPOZIȚII TRANZITORII

31.1. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 03 de amendamente, niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu poate refuza acordarea sau acceptarea de omologări de tip ale vehiculelor, componentelor sau unităților tehnice separate în temeiul părții I, II sau III a prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.

31.2. Până la 1 septembrie 2019, niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu poate refuza acordarea sau acceptarea de omologări de tip ale vehiculelor, componentelor sau unităților tehnice separate în temeiul părții I, II sau III a prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 02 de amendamente.

31.3. Începând cu 1 septembrie 2019, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări numai dacă tipul de vehicul, de componentă sau de unitate tehnică separată care urmează a fi omologată îndeplinește cerințele din partea I, II sau III a prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.

31.4. Începând cu 1 septembrie 2021, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu mai sunt obligate să accepte, în scopul omologării naționale sau regionale de tip, niciun tip de vehicul, de componentă sau de unitate tehnică separată care nu este omologată de tip în temeiul părții I, II sau III a seriei 03 de amendamente la prezentul regulament.

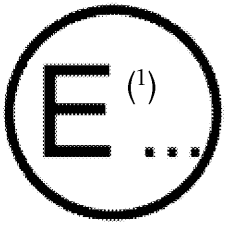
31.5. Până la 1 septembrie 2021, niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu poate refuza extinderea omologărilor de tip pentru vehicule, componente sau unități tehnice care îndeplinesc cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 02 de amendamente. Cu toate acestea, părțile contractante care acceptă în continuare, după 1 septembrie 2021, omologări în temeiul seriei 02 de amendamente astfel cum este precizat la punctul 31.4, nu pot refuza acordarea de extinderi ale omologărilor după 1 septembrie 2021.

31.6. Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii de mai sus, părțile contractante pentru care prezentul regulament intră în vigoare după data intrării în vigoare a celei mai recente serii de amendamente nu sunt obligate să accepte omologări care au fost acordate în conformitate cu oricare din seriile de modificări precedente la prezentul regulament.

ANEXA 1

FIȘĂ DE COMUNICARE

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de către: Denumirea administrației

.....

.....

.....

Privind (2): Acordarea omologării

Extinderea omologării

Refuzul omologării

Retragerea omologării

Încetarea definitivă a producției

unui tip de: dispozitiv de protecție antiîmpănare spate (RUPD), în temeiul Regulamentului ONU nr. 58.

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

1. Denumirea sau marca comercială a dispozitivului .....
2. Tipul de dispozitiv .....
3. Denumirea și adresa producătorului .....
4. Dacă este cazul, numele și adresa reprezentatului producătorului .....
5. Caracteristicile dispozitivului (dimensiuni și elemente de fixare) .....
6. Încercare efectuată pe un vehicul/pe o componentă reprezentativă a șasiului unui vehicul (2)
7. Poziția pe dispozitiv a punctelor de aplicare a forțelor de încercare .....
8. Deformări orizontale și verticale maxime constatate în timpul și după aplicarea forțelor de încercare din anexa 5 .....
9. Restricții privind aplicarea

   Vehicule pe care poate fi instalat dispozitivul (dacă este cazul) .....

   Caracteristici ale șasiului pe care poate fi instalat dispozitivul (de exemplu, rigiditatea, dimensiunile profilului, …) (după caz) .....
10. Masa maximă a vehiculului pe care poate fi instalat dispozitivul .....
11. Dispozitiv supus omologării la .....
12. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare .....
13. Data raportului emis de acest serviciu .....
14. Numărul raportului emis de acest serviciu .....
15. Omologarea a fost acordată/refuzată/extinsă/retrasă cu privire la dispozitivul de protecție antiîmpănare spate RUPD) (2)
16. Poziția mărcii de omologare pe dispozitiv .....

17. Locul .....

18. Data .....

19. Semnătura .....

20. Documentele următoare, care poartă numărul de omologare prezentat mai sus, sunt disponibile la cerere:

desene, diagrame și planuri de amplasare a componentelor structurale considerate importante în sensul prezentului regulament;

informații detaliate privind dispozitivele care reprezentă structurile vehiculului utilizate pentru montarea dispozitivului de protecție antiîmpănare spate (de exemplu, momentul de inerție al traverselor);

acolo unde este cazul, desene ale dispozitivelor de protecție și poziția acestora pe vehicul.

---

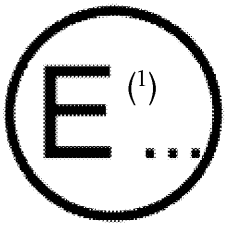
(1) Numărul corespunzător țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din prezentul regulament).

(2) A se tăia mențiunile necorespunzătoare.

ANEXA 2

FIȘĂ DE COMUNICARE

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de către: Denumirea administrației

.....

.....

.....

Privind (2): Acordarea omologării

Extinderea omologării

Refuzul omologării

Retragerea omologării

Încetarea definitivă a producției

unui tip de vehicul în legătură cu instalarea unui dispozitiv de protecție antiîmpănare spate (RUPD) de un tip omologat, în temeiul părții II din Regulamentul ONU nr. 58.

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

1. Marca sau denumirea comercială a vehiculului .....
2. Tipul de vehicul .....
3. Numele și adresa producătorului .....
4. Dacă este cazul, numele și adresa reprezentatului producătorului .....
5. Scurtă descriere a vehiculului în ce privește forma și dimensiunile .....
6. Denumirea comercială sau marca dispozitivului (dispozitivelor) de protecție antiîmpănare spate și numărul (numerele) de omologare ale acestuia (acestora) .....
7. Masa maximă a vehiculului .....
8. Vehicul prezentat pentru omologare la .....
9. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare .....
10. Data raportului emis de acest serviciu .....
11. Numărul raportului emis de acest serviciu .....
12. Omologare acordată/refuzată/extinsă/retrasă (2)
13. Amplasamentul 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:

    desene, diagrame și planuri de amplasare a componentelor structurale considerate importante în sensul prezentului regulament;

    acolo unde este cazul, desene ale dispozitivelor de protecție și poziția acestora pe vehicul.

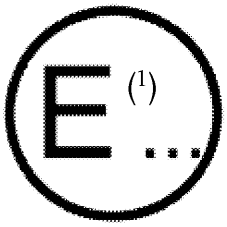
(1) Numărul corespunzător țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din prezentul regulament).

(2) A se tăia mențiunile necorespunzătoare.

ANEXA 3

FIȘĂ DE COMUNICARE

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de către: Denumirea administrației

.....

.....

.....

Privind (2): Acordarea omologării

Extinderea omologării

Refuzul omologării

Retragerea omologării

Încetarea definitivă a producției

a unui tip de vehicul în ceea ce privește protecția sa antiîmpănare spate (RUP) în conformitate cu punctul 2.3 litera (b)/punctul 2.3 litera (c)/partea III (2) din Regulamentul ONU nr. 58.

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

1. Marca sau denumirea comercială a vehiculului .....
2. Tipul de vehicul .....
3. Numele și adresa producătorului .....
4. Dacă este cazul, numele și adresa reprezentatului producătorului .....
5. Scurtă descriere a tipului de vehicul cu privire la structură, dimensiuni, forme și orice element pentru fixare. .....
6. Scurtă descriere a protecției antiîmpănare spate în ce privește forma, dimensiunile și materialele componente .....
7. Masa maximă a vehiculului .....
8. Valoarea forței aplicate la încercare .....
9. Vehicul prezentat pentru omologare la .....
10. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare .....
11. Data raportului emis de acest serviciu .....
12. Numărul raportului emis de acest serviciu .....
13. Omologare acordată/refuzată/extinsă/retrasă (2)
14. Amplasamentul mărcii de omologare pe vehicul .....
15. Locul .....
16. Data .....
17. Semnătura .....
18. Documentele următoare, care poartă numărul de omologare prezentat mai sus, sunt disponibile la cerere:

    desene, diagrame și planuri de amplasare a componentelor structurale considerate importante în sensul prezentului regulament;

    acolo unde este cazul, desene ale dispozitivelor de protecție și poziția acestora pe vehicul.

(1) Numărul corespunzător țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din prezentul regulament).

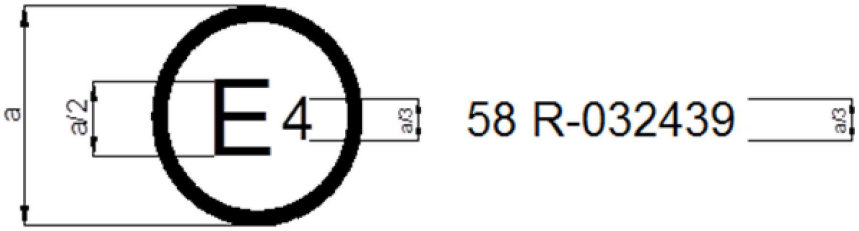
(2) A se tăia mențiunile necorespunzătoare.

ANEXA 4

DISPUNERI ALE MĂRCILOR DE OMOLOGARE

MODELUL A

(a se vedea punctele 6.4, 15.4, 24.4 din prezentul regulament)

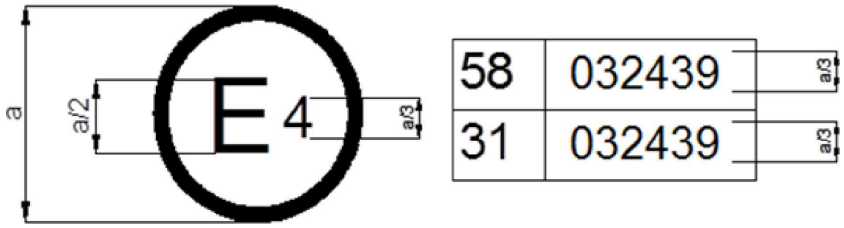


a = minimum 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul sau pe un dispozitiv de protecție antiîmpănare spate, indică faptul că tipul de vehicul sau dispozitivul de protecție antiîmpănare spate respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E 4) în ceea ce privește protecția antiîmpănare spate în cazul unei coliziuni, în temeiul Regulamentului nr. 58, cu numărul de omologare 032439. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului ONU nr. 58, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.

MODELUL B

(a se vedea punctele 6.5, 15.5, 24.5 din prezentul regulament)



a = minimum 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E. 4), în temeiul Regulamentelor ONU nr. 58 și 31 ([1]). Numerele de omologare indică faptul că, la data la care au fost acordate omologările respective, Regulamentul ONU nr. 58 includea seria 03 de modificări, iar Regulamentul ONU nr. 31 era încă în forma lui originală.

([1]) Ultimul număr este dat doar ca exemplu.

ANEXA 5

CONDIȚII ȘI PROCEDURI DE ÎNCERCARE

1. CONDIȚII DE ÎNCERCARE PENTRU DISPOZITIVELE DE PROTECȚIE ANTIÎMPĂNARE SPATE (RUPD)

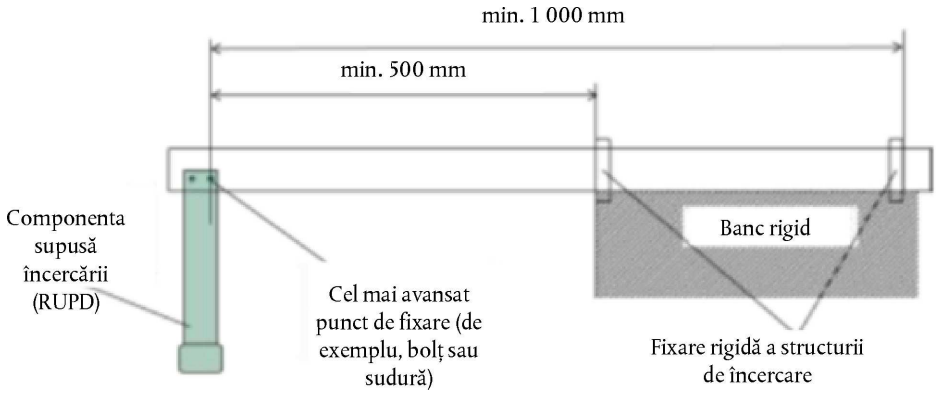
1.1. La cererea producătorului, încercarea se poate efectua fie:

1.1.1. pe un vehicul de tipul pentru care este prevăzut RUPD; în acest caz se respectă condițiile prevăzute la punctul 2 de mai jos; fie

1.1.2. pe un element al șasiului tipului de vehicul pe care urmează a fi montat RUPD; acest element trebuie să fie reprezentativ pentru tipul (tipurile) de vehicul(e) în cauză, fie,

1.2. în cazul punctului 1.1.2, componentele folosite pentru cuplarea RUPD la o parte din șasiului vehiculului trebuie să fie echivalente cu cele utilizate pentru fixarea RUPD când este instalat pe vehicul. Partea șasiului poate fi fixată pe un banc de încercare astfel cum este indicat în figură, reprezentând cerințele minime care trebuie să fie îndeplinite. Structurile utilizate ca șine laterale trebuie să fie reprezentative pentru șasiul vehiculelor cărora le este destinat sistemul de protecție antiîmpănare.

Distanța dintre punctul de fixare cel mai avansat al RUPD și bancul de încercare rigid nu poate fi mai mică de 500 mm. În cazul în care se utilizează un lonjeron diagonal pentru sprijinirea RUPD, această distanță se măsoară între punctul de fixare cel mai avansat al lonjeronului și bancul de încercare rigid.



1.3. La cererea producătorului și cu acordul serviciului tehnic, procedura de încercare descrisă la punctul 3 poate fi simulată prin calcul.

Modelul matematic trebuie validat prin comparație cu condițiile reale de încercare. În acest scop, trebuie efectuată o încercare fizică în vederea comparării rezultatelor obținute în cazul utilizării modelului matematic cu rezultatele obținute în urma încercării fizice. Trebuie demonstrată comparabilitatea rezultatelor încercărilor. Producătorul sau serviciul tehnic întocmește un raport de validare și îl transmite autorității de omologare.

Orice modificare adusă modelului matematic sau programului informatic care este susceptibilă să afecteze valabilitatea raportului de validare trebuie semnalată autorității de omologare, care poate solicita efectuarea unui nou proces de validare.

1.4. În cazul unui RUPD pentru care suprafața verticală a barei transversale nu este plană pe o lungime de cel puțin 50 la sută din înălțimea minimă a secțiunii barei transversale, în conformitate cu punctul 7.1 sau 25.5 din prezentul regulament, la înălțimea punctelor de aplicare a forțelor de încercare în conformitate cu punctul 16.1 sau 25.1, producătorul furnizează serviciului tehnic un dispozitiv care să permită aplicarea unor sarcini de încercare orizontale asupra barei transversale cu echipamentul de încercare utilizat de serviciul tehnic. Acest dispozitiv nu trebuie să modifice dimensiunile și caracteristicile mecanice ale RUPD sau să mărească rezistența sa în timpul încercării. Dispozitivul nu trebuie să fie fixat în mod rigid pe RUPD sau pe echipamentul de încercare.

2. CONDIȚII DE ÎNCERCARE PENTRU VEHICULE

2.1. Vehiculul se amplasează pe o suprafață orizontală, plană, rigidă și netedă.

2.2. Roțile din față se orientează drept înainte.

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

2.4. În cazul în care este necesar în vederea obținerii forțelor de încercare prevăzute la punctul 3.1 de mai jos, vehiculul poate fi menținut fix prin orice metodă; 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 cu suspensiile sau dispozitivul în condițiile normale de funcționare specificate de către producător.

3. PROCEDURA DE ÎNCERCARE

3.1. Cerințele de la punctele 7.3 și 25.7 din prezentul regulament se verifică folosind dornuri corespunzătoare de încercare; forțele pentru încercările prevăzute la punctele 3.1.1 și 3.1.2 de mai jos se aplică separat și consecutiv, pe o suprafață cu o înălțime de cel mult 250 mm (înălțimea exactă se indică de către producător) și cu o lățime de cel mult 200 mm, cu o rază de curbură de 5 ± 1 mm la marginile verticale. RUP trebuie să prezinte o rezistență suficientă la forțele aplicate paralel cu axa longitudinală a vehiculului. Suprafața nu trebuie să fie fixată în mod rigid pe RUPD sau pe RUP și trebuie să fie articulată în toate direcțiile. Înălțimea față de sol a centrului suprafeței se definește de către producător în interiorul segmentelor de dreaptă care delimitează dispozitivul în plan orizontal. Cu toate acestea, la efectuarea încercării pe un vehicul, înălțimea nu trebuie să depășească înălțimea specificată la punctele 16.1 și 16.2 sau specificată la punctele 25.1 și 25.2 din prezentul regulament atunci când vehiculul este neîncărcat. Ordinea de aplicare a forțelor poate fi specificată de producător.

Dispozitivul utilizat pentru a distribui forța de încercare pe suprafața plană declarată se cuplează la sistemul de acționare a forței printr-o articulație sferică. Dispunerea sistemului de acționare, prin tragere sau împingere, a forței trebuie să fie astfel încât să nu mărească rigiditatea sau stabilitatea structurii sistemului de protecție antiîmpănare, adică să nu mărească forța limită de stabilitate și să nu reducă deformarea maximă a sistemului de protecție antiîmpănare.

3.1.1. Se aplică o forță orizontală de 180 kN sau egală cu 85 % din forța generată de masa maximă a vehiculului, luându-se în calcul cea mai mică dintre acestea, succesiv în două puncte situate simetric față de axa dispozitivului sau a vehiculului, după caz, la o distanță de minimum 700 mm și de maximum 1 m între ele. Amplasarea exactă a punctelor de aplicare se specifică de către producător.

În pofida dispoziției de mai sus, pentru vehiculele cu cabina neseparată din categoria N_2 cu o masă maximă care nu depășește 8 t, forțele orizontale pot fi reduse la 100 kN sau 50 %.

3.1.2. În cazurile definite la punctele 1.1.1 și 1.1.2 din prezenta anexă se aplică o forță orizontală de 100 kN sau egală cu 50 % din forța generată de masa maximă a vehiculului, luându-se în considerare cea dintre ele care este mai mică, în mod succesiv în două puncte situate la 300 ± 25 mm de planele longitudinale tangențiale la marginile exterioare ale roților axei spate sau ale RUPD, dacă acesta depășește lățimea axei spate, și într-un al treilea punct amplasat pe linia care unește aceste două puncte, în planul vertical median al vehiculului.

În pofida dispoziției de mai sus, pentru vehiculele cu cabina neseparată din categoria N_2 cu o masă maximă care nu depășește 8 t, forțele orizontale pot fi reduse la 50 kN sau 25 %.

3.1.3. La cererea producătorului, nivelurile forțelor pot fi reduse la 80 % din nivelurile prevăzute la punctele 3.1.1-3.1.2 pentru vehiculele enumerate în anexa 6.

3.2. Puncte alternative de aplicare a forței

Dacă orice punct definit în temeiul punctului 3.1 se află în zona de întrerupere a dispozitivului de protecție antiîmpănare menționată la punctul 7.4 sau la punctul 25.8 al prezentului regulament, forțele de încercare se aplică în punctele alternative situate:

3.2.1. pentru cerința în temeiul punctului 3.1.1, pe axa centrală orizontală și la cel mult 50 mm de fiecare dintre marginile verticale cele mai apropiate de punctele destinate aplicării forței, astfel cum sunt definite la punctul respectiv și

3.2.2. pentru cerințele în temeiul punctului 3.1.2, la intersecția dintre axa centrală orizontală și axa centrală verticală ale fiecărui element cel mai îndepărtat de axa centrală verticală a dispozitivului sau a vehiculului, după caz. Aceste puncte trebuie să se situeze la maximum 325 mm de planele longitudinale tangențiale la marginile exterioare ale roților de pe axa spate.

ANEXA 6

VEHICULE SPECIFICE

1. Tipuri specifice de vehicule

1.1. Vehicule cu remorci basculante

1.2. Vehicule echipate cu platformă de ridicare în partea posterioară

ANEXA 7

CERINȚE PENTRU DIFERITE CATEGORII DE VEHICULE

Categoria de vehicul sau tipul de vehicul	Geometria menționată la punctul			Forța de încercare menționată la punctul (punctele)
	Înălțimea secțiunii	Garda la sol înainte de încercare	Distanța orizontală dintre capătul din spate al RUPD și capătul din spate al vehiculului	
M, N_1, N_2 cu o Mmax (*) < 8 t, O_1, O_2, G	2.3/2.4/7.1/25.5	2.3/2.4/16.2/25.2	2.3/2.4/16.4/25.3	2.3/2.4/A5/3.1.1-3.1.2
N_2 cu o Mmax (*) > 8 t, N_3	7.1 sau 25.5	16.1 sau 25.1	16.4 sau 25.3	A5/3.1.1-3.1.2
O_3, O_4	7.1 sau 25.5	16.1/16.2 or 25.1/25.2	16.4 sau 25.3	A5/3.1.1-3.1.2
Vehicule specifice (a se vedea anexa 6)	7.1 sau 25.5	16.1/16.2 or 25.1/25.2	16.4 sau 25.3	A5/3.1.3

(*) Mmax înseamnă masa maximă

Notă: O trimitere precum A5/3.1.1 din tabel indică anexa (anexa 5) și punctul (3.1.1) din anexa respectivă în care este descris și precizat vehiculul sau cerința în cauză. O trimitere precum 2.3 din tabel indică punctul (2.3) din prezentul regulament la care este precizată cerința în cauză.