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 se verifică în cea mai recentă versiune a documentului de situație al CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la adresa: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Regulamentul ONU nr. 142 – Dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește montarea anvelopelor [2021/1366]

Include toate textele valabile până la:

Seria 01 de amendamente – Data intrării în vigoare: 30 septembrie 2021

Prezentul document este strict un instrument de documentare. Textul autentic și obligatoriu din punct de vedere juridic este: ECE/TRANS/WP.29/2021/11.

CUPRINS

REGULAMENTUL

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologarea
5. Specificații
6. Modificarea tipului de vehicul și extinderea omologării
7. Conformitatea producției
8. Sancțiuni în caz de neconformitate a producției
9. Încetarea definitivă a producției
10. Dispoziții tranzitorii
11. Denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip

ANEXE

1 Fișă de informații

2 Fișă de comunicare

3 Exemple de dispunere a mărcilor de omologare

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile M, N și O ([1]) în ceea ce privește montarea anvelopelor.

El nu se aplică vehiculelor ale căror condiții de utilizare sunt incompatibile cu caracteristicile anvelopelor din clasa C1, C2 sau C3 și vehiculelor în ceea ce privește montarea:

(a) unității de rezervă pentru utilizare temporară și/sau

(b) anvelopelor cu posibilitatea de rulare pe jantă și/sau sistemului de rulare pe jantă, la funcționarea în modul de rulare pe jantă și/sau

(c) anvelopelor cu mobilitate extinsă, la funcționarea în modul de rulare pe jantă și/sau

(d) sistemului de monitorizare a presiunii în anvelope.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament:

2.1. „tip de vehicul în ceea ce privește montarea anvelopelor" înseamnă vehicule care nu diferă între ele în caracteristici esențiale, precum tipurile de anvelope, indicii de mărime maximă și minimă a anvelopei, dimensiunile și deporturile roții, precum și capacitățile de viteză și încărcare adecvate pentru montare și caracteristicile apărătorilor de roți;

2.2. anvelopele se clasifică după cum urmează:

(a) anvelope din clasa C1 – anvelope conforme cu Regulamentul ONU nr. 30;

(b) anvelope din clasa C2 – anvelope conforme cu Regulamentul ONU nr. 54 și identificate printr-un indice al capacității de încărcare în formație simplă mai mic sau egal cu 121 și printr-un simbol al categoriei de viteză mai mare sau egal cu „N";

(c) anvelope din clasa C3: anvelope conforme cu Regulamentul ONU nr. 54 și identificate:

(i) printr-un indice al capacității de încărcare în formație simplă mai mare sau egal cu 122 sau

(ii) printr-un indice al capacității de încărcare în formație simplă mai mic sau egal cu 121 și printr-un simbol al categoriei de viteză mai mic sau egal cu „M";

2.2.1. „tip de anvelopă" înseamnă o gamă de anvelope care nu diferă între ele din punctul de vedere al următoarelor caracteristici esențiale:

(a) clasa de anvelope: C1, C2 sau C3, astfel cum sunt descrise în Regulamentul ONU nr. 30 și

(b) în cazul anvelopelor de clasa C1, caracteristicile unui tip de anvelopă pneumatică astfel cum sunt definite în Regulamentul ONU nr. 30;

(c) în cazul anvelopelor de clasa C2 sau C3, caracteristicile unui tip de anvelopă pneumatică astfel cum sunt definite în Regulamentul ONU nr. 54;

2.3. „indicele de mărime a anvelopei" înseamnă indicele astfel cum este definit în Regulamentul nr. 30 pentru anvelopele de clasa C1 și în Regulamentul ONU nr. 54 pentru anvelopele de clasa C2 și C3;

2.4. „deportul roții" înseamnă distanța dintre suprafața de așezare a discului și planul median al jantei;

2.5. „structura anvelopei pneumatice" înseamnă caracteristicile tehnice ale carcasei anvelopei;

2.6. „anvelopă normală" înseamnă o anvelopă sau o anvelopă cu posibilitate de rulare pe jantă destinată utilizării rutiere normale;

2.7. „anvelopă de iarnă" înseamnă o anvelopă al cărui profil, compoziție sau structură a benzii de rulare sunt proiectate, în principal, pentru a obține, în condiții de zăpadă, o mai bună eficacitate decât cea a unei anvelope normale, din punctul de vedere al capacității de a iniția sau de a menține mișcarea vehiculului;

([1]) Astfel cum sunt definite în 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

2.7.1. „anvelopă de iarnă destinată utilizării în condiții severe de zăpadă” înseamnă o anvelopă de iarnă al cărui profil, compoziție sau structură a benzii de rulare sunt special concepute pentru a fi utilizate în condiții severe de zăpadă și care îndeplinesc cerințele Regulamentului ONU nr. 117;

2.8. „anvelopă cu utilizare specială” înseamnă o anvelopă destinată unei utilizări mixte, pe șosea și în afara șoselei sau în alte scopuri speciale. Aceste anvelope sunt concepute în principal pentru a iniția și menține vehiculul în mișcare în afara șoselei;

2.9. „anvelopă cu posibilitate de rulare pe jantă” înseamnă o anvelopă astfel cum este definită în Regulamentul ONU nr. 30;

2.10. „anvelopă cu mobilitate extinsă” înseamnă o anvelopă astfel cum este definită în Regulamentul ONU nr. 30;

2.11. „anvelopă de rezervă pentru utilizare temporară” înseamnă o anvelopă diferită de cele prevăzute pentru echiparea vehiculelor care circulă în condiții normale de conducere; este prevăzută doar pentru o utilizare temporară cu restricții în ceea ce privește condițiile de conducere;

2.12. „roată” înseamnă o roată completă, constând într-o jantă și un disc de roată;

2.13. „roată de rezervă pentru utilizare temporară” înseamnă o roată diferită de una dintre roțile normale cu care este echipat tipul de vehicul; este prevăzută doar pentru o utilizare temporară cu restricții în ceea ce privește condițiile de conducere;

2.14. „unitate” înseamnă un ansamblu format dintr-o roată și anvelopa acesteia;

2.15. „unitate standard” înseamnă o unitate cu care poate fi echipat vehiculul pentru funcționare normală;

2.16. „unitate de rezervă” înseamnă o unitate destinată să înlocuiască o unitate standard în cazul funcționării necorespunzătoare a acesteia din urmă și poate fi oricare dintre următoarele:

2.17. „unitate de rezervă standard” înseamnă un ansamblu format dintr-o roată și anvelopa acesteia, identice din punct de vedere al indicilor pentru roată și dimensiunea anvelopei, al deportului roții și al structurii anvelopei cu cea atașată în aceeași poziție pe punte și la varianta și versiunea specifică de vehicul, pentru funcționare normală, inclusiv roți produse dintr-un material diferit și care ar putea utiliza modele de piulițe sau șuruburi de fixare a roții diferite, dar care sunt altfel identice cu roata destinată funcționării normale;

2.18. „unitate de rezervă pentru utilizare temporară” înseamnă un ansamblu format din orice roată și anvelopă care nu sunt cuprinse în definiția unității de rezervă standard și care se încadrează într-una dintre descrierile de tip de unitate de rezervă pentru utilizare temporară definite în Regulamentul nr. 64;

2.19. „simbolul categoriei de viteză” înseamnă simbolul astfel cum este definit în Regulamentul ONU nr. 30 pentru anvelopele de clasa C1 și în Regulamentul ONU nr. 54 pentru anvelopele de clasa C2;

2.20. „indicele de sarcină” înseamnă un număr asociat limitei de sarcină maximă a anvelopei în relație cu definiția din Regulamentul ONU nr. 30 pentru anvelopele de clasa C1 și din Regulamentul ONU nr. 54 pentru anvelopele de clasa C2;

2.21. „coeficientul de sarcină maximă” înseamnă masa maximă pe care o poate suporta o anvelopă care funcționează în conformitate cu cerințele de utilizare specificate de producătorul anvelopei.

3. CEREREA DE OMOLOGARE

3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește montarea anvelopelor se depune de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul său autorizat.

3.2. Aceasta trebuie să fie însoțită de următoarele documente, în trei exemplare, și de următoarele indicații:

3.2.1. o descriere a tipului de vehicul în ceea ce privește elementele menționate la punctul 5.

3.3. Serviciului tehnic responsabil cu încercările de omologare de tip trebuie să i se prezinte un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul sau un instrument de simulare care să reprezinte tipul de vehicul care urmează a fi omologat.

4. OMOLOGAREA

4.1. Dacă tipul de vehicul prezentat în vederea omologării în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele de la punctul 5, se acordă omologarea tipului de vehicul respectiv.

4.2. Fiecărui tip de vehicul omologat i se atribuie un număr de omologare; primele două cifre ale acestui număr (în prezent 01 pentru regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de amendamente) indică seria de amendamente 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 în ceea ce privește montarea anvelopelor.

4.3. Notificarea privind omologarea sau refuzul ori retragerea omologării unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament se comunică părților contractante la acord care aplică prezentul regulament prin intermediul unui formular conform modelului din anexa 1 și al unor fotografii și/sau planuri furnizate de solicitant într-un format maxim A4 (210 × 297 mm) sau pliate la acest format și la o scară corespunzătoare.

4.4. Pe fiecare vehicul conform cu un anumit tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, se aplică, într-un loc vizibil și ușor accesibil, menționat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională conformă cu modelul descris în anexa 3, constând în:

4.4.1. un cerc în interiorul căruia se găsește litera „E” urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ([2]);

4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în dreapta cercului menționat la punctul 4.4.1.

4.5. În cazul în care vehiculul este conform cu un tip de vehicul omologat în temeiul unuia sau mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament nu este necesar să se repete simbolul prevăzut la punctul 4.4.1; în acest caz, regulamentul și numerele de omologare și simbolurile suplimentare trebuie dispuse în coloane verticale în partea dreaptă a simbolului prevăzut la punctul 4.4.1.

4.6. Marca de omologare trebuie să fie perfect lizibilă și de nește rs.

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

4.8. În anexa 3 la prezentul regulament, se prezintă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.

5. SPECIFICAȚII

5.1. Cerințe generale

5.1.1. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 5.2.4.4, fiecare anvelopă cu care se echipează un vehicul, inclusiv, după caz, orice anvelopă de rezervă, trebuie să îndeplinească cerințele prezentului regulament.

([2]) Numerele de identificare ale părților contractante la acordul din 1958 sunt prezentate 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

5.1.2. Fiecare anvelopă montată pe un vehicul, inclusiv, după caz, orice anvelopă de rezervă, trebuie să îndeplinească cerințele tehnice și, după caz, să respecte dispozițiile tranzitorii din Regulamentele ONU nr. 30, 54 și 117.

5.2. Cerințe de performanță

5.2.1. Montarea anvelopelor

5.2.1.1. Toate anvelopele montate în mod obișnuit pe un vehicul, excluzând, prin urmare, orice unitate de rezervă pentru utilizare temporară, trebuie să aibă aceeași structură.

5.2.1.2. Toate anvelopele montate în mod obișnuit pe o punte trebuie să fie de același tip.

5.2.1.3. Spațiul în care se învârte roata trebuie să fie astfel încât să permită mișcarea fără restricții atunci când se folosește dimensiunea maximă admisă a anvelopelor și a lățimii jantei, ținând cont de deporturile minim și maxim ale roții, cu suspensia minimă și maximă și restricțiile sistemului de direcție declarate de producătorul vehiculului. Aceasta se verifică prin încercarea cu cele mai mari și mai late anvelope, ținând cont de toleranțele dimensionale aplicabile (respectiv amplitudinea maximă a anvelopei) atribuite indicelui de mărime al anvelopei specificat în regulamentul ONU relevant.

5.2.1.4. Serviciul tehnic și/sau autoritățile de omologare de tip pot accepta o procedură alternativă de încercare (de exemplu, încercare virtuală) pentru a verifica dacă sunt îndeplinite cerințele de la punctul 5.2.1.3.

5.2.2. Capacitatea de încărcare

5.2.2.1. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 5.2.4 din prezentul regulament, limita de sarcină maximă pentru fiecare anvelopă, determinată la punctul 5.2.2.2 din prezentul regulament, inclusiv o unitate de rezervă standard (dacă se furnizează) cu care este echipat vehiculul, trebuie să fie:

5.2.2.1.1. în cazul unui vehicul echipat cu anvelope de același tip în formație unică: cel puțin egală cu jumătate din masa maximă pe punte tehnic admisibilă pentru cea mai încărcată punte, conform declarației producătorului vehiculului;

5.2.2.1.2. în cazul unui vehicul echipat cu anvelope de mai mult de un tip în formație unică: cel puțin egală cu jumătate din masa maximă pe punte tehnic admisibilă, conform declarației producătorului vehiculului în legătură cu puntea relevantă;

5.2.2.1.3. în cazul unui vehicul echipat cu anvelope de clasa C1 în formație dublă (jumelate): cel puțin egală cu de 0,27 ori masa maximă pe punte tehnic admisibilă, conform declarației producătorului vehiculului în legătură cu puntea relevantă;

5.2.2.1.4. în cazul punților echipate cu anvelope de clasa C2 sau C3 în formație dublă (jumelate): cel puțin egală cu de 0,25 ori masa maximă pe punte tehnic admisibilă, conform declarației producătorului vehiculului în legătură cu puntea relevantă, cu referire la indexul capacității de încărcare pentru aplicare dublă.

5.2.2.2. Coeficientul de sarcină maximă pentru o anvelopă se determină după cum urmează:

5.2.2.2.1. în cazul anvelopelor de clasa C1, se ia în considerare „limita de sarcină maximă” menționată în Regulamentul ONU nr. 30;

5.2.2.2.2. în cazul anvelopelor de clasa C2 sau C3, se ia în considerare „tabelul variației capacității de încărcare în funcție de viteză” menționat în Regulamentul ONU nr. 54, care arată, ca funcție de indicii sarcinii și de simbolurile nominale ale categoriei de viteză, variațiile de sarcină pe care le poate suporta o anvelopă pneumatică, ținând cont de viteza maximă proiectată a vehiculului.

5.2.2.3. Producătorul furnizează, în manualul de utilizare sau prin orice alt mijloc de comunicare din vehicul, informațiile necesare cu privire la anvelopele de rezervă adecvate, cu capacitatea de încărcare potrivită.

5.2.3. Capacitatea de viteză

5.2.3.1. Fiecare anvelopă cu care se echipează vehiculul în mod obișnuit trebuie să poarte un simbol al categoriei de viteză.

5.2.3.1.1. În cazul unei anvelope de clasa C1, simbolul categoriei de viteză trebuie să fie compatibil cu viteza maximă proiectată a vehiculului și să țină cont, în cazul anvelopelor de categoriile de viteză V, W și Y, de limita de sarcină maximă descrisă în Regulamentul ONE nr. 30.

5.2.3.1.2. În cazul unei anvelope de clasa C2 sau C3, simbolul categoriei de viteză trebuie să fie compatibil cu viteza maximă proiectată a vehiculului și cu combinația sarcină/viteză aplicabilă calculată din „tabelul variației capacității de încărcare în funcție de viteză” descris în Regulamentul ONU nr. 54.

5.2.3.2. Cerințele de la punctele 5.2.3.1.1 și 5.2.3.1.2 nu se aplică în următoarele situații:

5.2.3.2.1. în cazul unităților de rezervă pentru utilizare temporară pentru care se aplică punctul 5.2.5 din prezentul regulament;

5.2.3.2.2. în cazul vehiculelor echipate în mod obișnuit cu anvelope normale și pe care se montează ocazional anvelope de iarnă destinate utilizării în condiții severe de zăpadă (respectiv marcate cu simbolul alpin, munte cu trei vârfuri și fulg de zăpadă), caz în care simbolul categoriei de viteză al anvelopei de iarnă destinate utilizării în condiții severe de zăpadă trebuie să corespundă unei viteze mai mari decât viteza maximă proiectată a vehiculului sau nu mai mică de 160 km/h (sau ambele). Totuși, dacă viteza maximă proiectată a vehiculului este mai mare decât viteza corespunzătoare simbolului categoriei de viteză minimă al anvelopelor de iarnă destinate utilizării în condiții severe de zăpadă montate, se amplasează în interiorul vehiculului, într-un loc vizibil cu ușurință și în permanență pentru conducătorul auto, o etichetă de avertizare privind viteza maximă care specifică valoarea cea mai mică a capacității de viteză maximă a anvelopelor de iarnă destinate utilizării în condiții severe de zăpadă montate. Celelalte anvelope cu tracțiune antiderapantă îmbunătățită (respectiv cu marcajul M+S, dar fără marcaj cu simbolul alpin, munte cu trei vârfuri și fulg de zăpadă) trebuie să respecte cerințele de la punctele 5.2.3.1.1 și 5.2.3.1.2 din prezentul regulament;

5.2.3.2.3. în cazul vehiculelor echipate cu anvelope cu utilizare specială. Cu toate acestea, dacă viteza maximă proiectată a vehiculului este mai mare decât viteza corespunzătoare simbolului categoriei de viteză minimă al anvelopelor speciale montate, se amplasează în interiorul vehiculului, într-un loc vizibil cu ușurință și în permanență pentru conducător, o etichetă de avertizare privind viteza maximă care să specifice valoarea cea mai mică a capacității de viteză maximă a anvelopelor speciale montate;

5.2.3.2.4. în cazul vehiculelor de categoriile M_2, M_3, N_2 sau N_3 echipate cu un dispozitiv limitator de viteză (DLV) omologat în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89, caz în care simbolul de viteză al anvelopelor este compatibil cu viteza la care este stabilită limitarea. Cu toate acestea, dacă producătorul vehiculului a prevăzut că viteza maximă proiectată a vehiculului este mai mare decât viteza corespunzătoare simbolului categoriei de viteză minimă al anvelopelor montate, se amplasează în interiorul vehiculului, într-un loc vizibil cu ușurință și în permanență pentru conducător, o etichetă de avertizare privind viteza maximă, care specifică valoarea capacității de viteză maximă a anvelopelor montate;

5.2.3.2.5. în cazul vehiculelor de categorie M1 sau N1 echipate cu un sistem de bord care îndeplinește o funcție de limitator de viteză, caz în care simbolul de viteză al anvelopelor trebuie să fie compatibil cu viteza la care este stabilită limitarea.

Cu toate acestea, dacă producătorul vehiculului a prevăzut că viteza maximă proiectată a vehiculului este mai mare decât viteza corespunzătoare simbolului categoriei de viteză minimă al anvelopelor montate, se amplasează în interiorul vehiculului, într-un loc vizibil cu ușurință și în permanență pentru conducător, o etichetă de avertizare privind viteza maximă, care specifică valoarea capacității de viteză maximă a anvelopelor montate.

5.2.3.3. Producătorul furnizează informațiile necesare cu privire la anvelopele de rezervă adecvate, cu capacitatea de încărcare potrivită, în manualul de utilizare sau prin orice alt mijloc de comunicare din vehicul.

5.2.4. Cazuri speciale

5.2.4.1. În cazul vehiculelor de categorie M_1 și N_1 proiectate pentru a avea capacitate de remorcare, sarcina suplimentară impusă dispozitivului de cuplare a remorcii poate face ca limitele de sarcină maximă ale anvelopei spate să fie depășite în cazul anvelopelor din clasa C1, dar nu cu mai mult de 15 %. Într-un astfel de caz, manualul proprietarului vehiculului sau celelalte mijloace de comunicare menționate la punctul 5.2.3.3 trebuie să conțină informații clare și recomandări privind viteza maximă admisă a vehiculului în timpul remorcării, fără a depăși în niciun caz 100 km/h, și privind presiunea în anvelopele spate, cu cel puțin 20 kPa (0,2 bari) mai mare decât presiunea (presiunile) în anvelope recomandate pentru utilizare normală (respectiv fără remorcă).

5.2.4.2. În cazul remorcilor de categorie O_1 și O_2 cu o viteză maximă proiectată de 100 km/h sau mai puțin și echipate cu anvelope de clasa C1 în formație unică, limita de sarcină maximă a fiecărei anvelope este cel puțin egală cu de 0,45 ori masa maximă a punții tehnic admisibilă pentru puntea cea mai încărcată, conform declarației producătorului remorcii. Pentru anvelope în formație dublă (jumelată), acest factor este egal cu 0,24 sau mai mare. În astfel de cazuri, se amplasează permanent și durabil lângă dispozitivul de cuplare față al remorcii o etichetă de avertizare privind viteza maximă de funcționare, care să specifice viteza maximă proiectată.

5.2.4.3. În cazul anumitor vehicule speciale, conform listei de mai jos, echipate cu anvelope de clasa C2 sau C3, „tabelul variației capacității de încărcare în funcție de viteză” descris la punctul 5.2.2.2.2 din prezenta anexă nu se aplică. Într-un astfel de caz, limita de sarcină maximă care se compară cu masa maximă a punții tehnic admisibilă (a se vedea punctele 5.2.2.1.2-5.2.2.1.4) se determină prin multiplicarea sarcinii corespunzătoare indicelui capacității de încărcare cu un coeficient corespunzător legat de tipul de vehicul și de utilizarea acestuia, și nu de viteza maximă proiectată a vehiculului, iar cerințele de la punctele 5.2.3.1.1 și 5.2.3.1.2 din prezentul regulament nu se aplică.

Coeficienții corespunzători sunt următorii:

5.2.4.3.1. 1,15 în cazul unui vehicul de clasa I sau clasa A (M_2 sau M_3), conform Regulamentului ONU nr. 107;

5.2.4.3.2. 1,10 în cazul vehiculelor de categoria N specific concepute pentru utilizarea pe distanțe scurte în aplicații urbane și suburbane, cum sunt măturătoarele de stradă sau colectoarele de deșeuri, cu condiția ca viteza maximă proiectată să nu depășească 60 km/h.

5.2.4.4. În cazuri excepționale, atunci când vehiculele sunt destinate unor condiții de utilizare incompatibile cu caracteristicile anvelopelor din clasele C1, C2 sau C3 și este necesară, prin urmare, echiparea cu anvelope cu caracteristici diferite, nu se aplică cerințele de la punctul 5.1.1 din prezentul regulament, dacă se întrunesc toate condițiile următoare:

5.2.4.4.1. anvelopele se omologhează în conformitate fie cu Regulamentul ONU nr. 75, fie cu Regulamentul ONU nr. 106 și

5.2.4.4.2. autoritatea de omologare de tip și serviciul tehnic consideră că anvelopele cu care vehiculul este echipat sunt corespunzătoare pentru condițiile de operare a vehiculului. Natura excepției și motivarea acceptării se precizează în raportul de încercare, precum și în fișa de comunicare din anexa 2.

5.2.5. Roți și anvelope de rezervă

5.2.5.1. În cazurile în care un vehicul este echipat cu o unitate de rezervă, aceasta trebuie să fie:

5.2.5.1.1. o unitate de rezervă standard de aceeași dimensiune cu anvelopele montate efectiv pe vehicul.

Dacă vehiculul este echipat cu mai multe dimensiuni de anvelope, dimensiunea unității de rezervă trebuie să corespundă uneia dintre dimensiunile de anvelope respective. Acest lucru trebuie să fie precizat cu claritate în manualul proprietarului vehiculului sau în orice alt mijloc de comunicare din vehicul;

5.2.5.1.2. o unitate de rezervă temporară de un tip adecvat pentru utilizarea pe vehicul, cu observația că pe vehiculele de altă categorie decât M_1, N_1, M_2, M_3 (masa maximă cu încărcătură ≤ 7 500 kg) sau N_2 (masa maximă cu încărcătură ≤ 7 500 kg) nu se montează o unitate de rezervă temporară și nici nu sunt echipate cu o astfel de unitate.

5.2.5.2. Fiecare vehicul echipat cu o unitate de rezervă pentru utilizare temporară sau cu anvelope cu posibilitate de rulare pe jantă trebuie să respecte dispozițiile tehnice și tranzitorii din Regulamentul ONU nr. 64 în ceea ce privește cerințele referitoare la echiparea vehiculelor cu unități de rezervă pentru utilizare temporară și anvelope cu posibilitate de rulare pe jantă.

Dacă trebuie să se adopte precauții speciale pentru montarea unei unități de rezervă temporare pe vehicul (de exemplu, unitatea de rezervă temporară trebuie montată numai pe puntea din față și, prin urmare, trebuie să se monteze în prealabil o unitate standard față pe puntea din spate pentru înlăturarea consecințelor unei defecțiuni la o unitate spate standard), acest lucru trebuie să fie precizat cu claritate în manualul proprietarului vehiculului sau în orice alt mijloc de comunicare din vehicul și se verifică respectarea aspectelor corespunzătoare de la punctul 5.2.1.3 din prezentul regulament.

6. MODIFICAREA TIPULUI DE VEHICUL ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII

6.1. Orice modificare a unui tip de vehicul existent trebuie notificată autorității de omologare de tip care a acordat omologarea tipului de vehicul respectiv. Apoi, autoritatea de omologare de tip poate fie:

(a) să decidă, cu consultarea producătorului, că este necesară acordarea unei noi omologări de tip, fie

(b) să aplice procedura prevăzută la punctul 6.1.1 (revizuire) și, dacă este cazul, procedura prevăzută la punctul 6.1.2 (extindere).

6.1.1. Revizuire

Atunci când datele înregistrate în dosarul informativ din anexa 1 se modifică, iar autoritatea de omologare de tip consideră că este puțin probabil ca modificările aduse să aibă un efect negativ semnificativ și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele, modificările sunt considerate „revizuire”.

În acest caz, autoritatea de omologare de tip emite din nou paginile revizuite din dosarul informativ din anexa 1, după caz, marcând fiecare pagină revizuită pentru a arăta în mod clar natura modificării și data reemiterii. Se consideră că o versiune consolidată, actualizată a dosarului informativ din anexa 1, însoțită de o descriere detaliată a modificării, îndeplinește această cerință.

6.1.2. Extindere

Modificarea este considerată „extindere” în cazul în care, pe lângă modificarea datelor din dosarul informativ din anexa 1,

(a) sunt necesare noi inspecții sau încercări sau

(b) s-au schimbat una sau mai multe informații din fișa de comunicare (cu excepția informațiilor din documentele anexate la fișa în cauză) sau

(c) s-a solicitat omologarea unei serii ulterioare de amendamente după intrarea sa în vigoare.

6.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu precizarea modificărilor, se comunică prin procedura specificată la punctul 4.3 de mai sus părților contractante la acord care aplică prezentul regulament. În plus, indexul dosarului informativ și al rapoartelor de încercare, anexat la fișa de comunicare din anexa 1, se modifică în consecință pentru a indica data celei mai recente revizuiri sau extinderi.

6.3. Autoritatea de omologare de tip care emite extinderea omologării atribuie un număr de serie fiecărei fișe de comunicare redactate în vederea unei asemenea extinderi.

7. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

7.1. Procedurile referitoare la conformitatea producției trebuie să fie conforme cu dispozițiile generale definite la articolul 2 și în apendicele 1 la acord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) și să îndeplinească următoarele cerințe:

7.2. un vehicul omologat în temeiul prezentului regulament trebuie să fie astfel construit încât să corespundă tipului omologat prin respectarea cerințelor prevăzute la punctul 5;

7.3. autoritatea de omologare de tip care a acordat omologarea poate verifica, în orice moment, metodele de control al conformității aplicabile fiecărei unități de producție. Frecvența normală a acestor verificări este de o dată la doi ani.

8. SANCȚIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI

8.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care nu sunt respectate cerințele de la punctul 7.

8.2. În cazul în care o parte contractantă retrage o omologare pe care o acordase anterior, ea trebuie să notifice de îndată acest lucru celorlalte părți contractante care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

9. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

În cazul în care titularul unei omologări încetează definitiv producția unui tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, acesta informează în acest sens autoritatea care a acordat omologarea, care la rândul ei informează imediat celelalte părți la acord care aplică prezentul regulament printr-o fișă de comunicare conformă cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

10. DISPOZIȚII TRANZITORII

10.1. Începând de la data oficială de intrare în vigoare a seriei 01 de amendamente, niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu poate refuza să acorde sau să accepte omologările de tip în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de amendamente.

10.2. Începând cu 6 iulie 2022, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu mai au obligația de a accepta omologările în temeiul seriei precedente de amendamente care au fost emise pentru prima dată după 6 iulie 2022.

10.3. Până la 6 iulie 2022, părțile contractante care aplică prezentul regulament trebuie să accepte omologările în temeiul seriei precedente de amendamente care au fost emise pentru prima dată înainte de 6 iulie 2022.

10.4. Începând cu 6 iulie 2022, părțile contractante care aplică prezentul regulament nu mai au obligația de a accepta omologările de tip în temeiul seriilor precedente de amendamente la prezentul regulament.

10.5. În pofida dispozițiilor tranzitorii de mai sus, părțile contractante care încep să aplice prezentul regulament după data de intrare în vigoare a celei mai recente serii de amendamente nu au obligația de a accepta omologări de tip care au fost acordate în conformitate cu oricare dintre seriile precedente de amendamente la prezentul regulament/au obligația de a accepta doar omologări de tip acordate în conformitate cu seria 01 de amendamente.

10.6. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 10.4, părțile contractante care aplică prezentul regulament acceptă în continuare omologările de tip acordate în temeiul seriilor precedente de amendamente la prezentul regulament, pentru vehiculele/sistemele vehiculelor care nu sunt afectate de modificările introduse prin seria 01 de amendamente.

10.7. Părțile contractante care aplică prezentul regulament pot acorda omologări de tip în conformitate cu orice serie precedentă de amendamente la prezentul regulament ([3]).

10.8. Părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să acorde extinderi ale omologărilor existente emise în temeiul oricărei serii precedente de amendamente la prezentul regulament [3].

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

Părțile contractante la acord care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și pe cele ale autorității de omologare de tip care acordă omologarea și cărora li se vor trimite certificatele de omologare sau de refuz, de extindere sau de retragere a omologării.

([3]) Observație din partea secretariatului: formularea a fost adaptată în conformitate cu decizia WP.29 din cadrul sesiunii sale din noiembrie 2020 (ECE/TRANS/WP.29/1155 punctele 92 și 93 și documentul informal WP.29-182-11).

ANEXA 1

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

Fișă de informații

în conformitate cu Regulamentul ONU privind montarea anvelopelor

1. Aspecte generale

1.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

1.2. Tipul: .....

1.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....

1.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ([1]): .....

1.3.1. Amplasarea marcajului: .....

1.4. Categoria de vehicul ([2]): .....

1.5. Denumirea și adresa producătorului: .....

1.6. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

1.7. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există): .....

2. Caracteristici constructive generale ale vehiculului

2.1. Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ: .....

2.2. Numărul de punți și roți: .....

2.2.1. Numărul și amplasarea punților cu anvelope duble (jumelate): .....

2.2.2. Numărul și amplasarea punților de direcție: .....

2.2.3. Punți motoare (număr, poziție, interconectare): .....

3. Mase și dimensiuni ([3]) ([4])

3.1. Ecartamentul și lățimea punții (punților)

3.1.1. Ecartamentul fiecărei punți de direcție ([5]): .....

3.1.2. Ecartamentul celorlalte punți de direcție ([5]): .....

([1]) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul acestei fișe de informații, aceste caractere sunt reprezentate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu, ABC?123??).

([2]) Astfel cum sunt definite în 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]) În cazul în care există o variantă cu cabină normală și una cu cabină cu cușetă, trebuie declarate ambele mase și ambele dimensiuni.

([4]) Standardul ISO 612:1978 – Vehicule rutiere – Dimensiunile autovehiculelor și ale vehiculelor tractate – termeni și definiții.

([5]) Standardul ISO 612-1978, termenul nr. 6.5.

3.1.3. Lățimea celei mai late punți spate: .....

3.1.4. Lățimea celei mai avansate punți (măsurată la extremitatea anvelopelor, cu excepția proeminenței din zona de contact cu solul): .....

3.2. Masa maximă tehnic admisă a vehiculului încărcat declarată de producător ([6]) ([7]): .....

3.3. Masa maximă tehnic admisă pe fiecare punte: .....

3.4. Vehiculul este/nu este ([8]) adecvat pentru remorcarea de încărcături

3.5. Viteza maximă prin construcție a vehiculului (în km/h) ([9]): .....

4. Suspendare

4.1. Anvelope și roți

4.1.1. Combinație (combinații) anvelopă/roată ([10])

(a) pentru anvelope indicați:

☐ clasa anvelopei (C1/C2/C3) ([8])

☐ indicele (indicii) de mărime .....

☐ indicele capacității de încărcare ([7]) .....

☐ simbolul categoriei de viteză ([7]) .....

(b) pentru roți, indicați dimensiunea (dimensiunile) și deportul (deporturile) jantei (jantelor). .....

4.1.2. Punți

4.1.2.1. Puntea 1:

4.1.2.2. Puntea 2:

etc.

4.1.3. Presiunea (presiunile) în roți recomandată (recomandate) de producătorul vehiculului (kPa), în funcție de încărcarea vehiculului: .....

4.1.4. Descrierea dispozitivului (dispozitivelor) antiderapant(e) și combinația (combinațiile) anvelope/roți pe puntea (punțile) față și/sau spate adecvată tipului de vehicul, conform recomandării producătorului: .....

4.1.5. Scurtă descriere a unităților de rezervă temporare (dacă există): .....

4.1.6. Scurtă descriere a sistemului de monitorizare a presiunii în anvelope (TPMS) (dacă vehiculul este echipat cu un astfel de sistem): .....

([6]) Pentru remorci sau semiremorci și pentru vehicule cu remorcă sau semiremorcă care exercită o sarcină verticală semnificativă asupra dispozitivului de cuplare sau asupra șeii de cuplare, această valoare, împărțită la accelerația gravitațională, este inclusă în masa maximă tehnic admisă.

([7]) A se completa aici valorile superioare și inferioare pentru fiecare variantă.

([8]) A se tăia mențiunea inutilă.

([9]) În ceea ce privește vehiculele cu motor, dacă producătorul vehiculului permite ca anumite funcții de control să fie modificate (de exemplu prin software, hardware, actualizare, selectare, activare, dezactivare) înainte sau după ce vehiculul a fost pus în exploatare și, ca urmare a acestei modificări, viteza maximă a vehiculului a crescut, se declară viteza maximă posibilă care se poate obține prin ajustarea acestor funcții de control. Pentru remorci, se declară viteza maximă permisă de producătorul vehiculului.

([10]) Pentru anvelopele marcate cu inscripția ZR înainte de codul diametrului jantei, destinate vehiculelor cu viteză maximă proiectată a vehiculului mai mare de 300 km/h, se indică informații echivalente.

5. Caroserie

5.1. Apărătoare roți

5.1.1. Scurtă descriere a vehiculului din punctul de vedere al apărătorilor: .....

6. Diverse

6.1. Dispozitive limitatoare de viteză

6.1.1. Producător(i): .....

6.1.2. Tip(uri): .....

6.1.3. Numărul (numerele) omologării (omologărilor) de tip, dacă este cazul: .....

6.1.4. Viteza sau plaja de viteze la care poate fi reglat limitatorul de viteză: ..... km/h

ANEXA 2

Fișă de comunicare

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



Eliberată de: (Denumirea serviciului administrativ)

.....

.....

privind ([2]): Acordarea omologării

Extinderea omologării

Refuzul omologării

Retragerea omologării

Încetarea definitivă a producției

pentru un tip de vehicul în ceea ce privește montarea anvelopelor

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

Secțiunea I

1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

2. Tipul: .....

2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă este (sunt) disponibilă (disponibile): .....

3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ([3]): .....

3.1. Amplasarea marcajului: .....

4. Categoria de vehicul ([4]): .....

5. Denumirea și adresa producătorului: .....

6. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

7. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există): .....

Secțiunea II

1. Informații suplimentare: a se vedea addendumul

([1]) Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea prevederile regulamentului referitoare la omologare).

([2]) A se tăia mențiunile inutile.

([3]) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul acestei fișe de informații, aceste caractere sunt reprezentate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu, ABC?123??).

([4]) Astfel cum sunt definite în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punctul 2 – http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor: .....

3. Data raportului de încercare: .....

4. Numărul raportului de încercare: .....

5. Observații (dacă există): a se vedea addendumul

6. Locul: .....

7. Data: .....

8. Semnătura: .....

9. Dosarul de omologare (dacă este cazul) .....

Addendum la fișa de comunicare nr. … …

privind omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea anvelopelor

1. Informații suplimentare

1.1. Descriere succintă a tipului de vehicul în ceea ce privește structura, dimensiunile, liniile și materialele de construcție: .....

1.2. Combinație (combinații) anvelope (C1/C2/C3) [2]/roți (inclusiv dimensiunea anvelopei, dimensiunea jantei și adâncimea de comprimare a roții): .....

1.3. Simbolul categoriei de viteză minimă compatibil cu viteza maximă proiectată a vehiculului (pentru fiecare variantă) (pentru anvelope marcate cu inscripția ZR înainte de codul diametrului jantei, destinate pentru montare pe vehicule a căror viteză maximă proiectată a vehiculului depășește 300 km/h, se furnizează informații echivalente): .....

1.4. Indicele capacității minime de încărcare compatibile cu masa maximă tehnic admisă pe fiecare punte (la fiecare variantă) (după caz, ajustată în conformitate cu punctul 5.2.2.2 din prezentul regulament): .....

1.5. Combinație (combinații) anvelope (C1/C2/C3) [2]/roți (inclusiv dimensiunea anvelopei, dimensiunea jantei și adâncimea de comprimare a roții) care se folosește (folosesc) cu dispozitivul (dispozitivele) de tracțiune pentru zăpadă: .....

2. Vehiculul de categoria M_1 este/nu este [2] adecvat pentru remorcarea de încărcături, iar limita de sarcină a anvelopelor spate este depășită cu … %

3. Vehiculul este/nu este [2] omologat în temeiul Regulamentului ONU nr. 64 și/sau nr. 141 [2] în ceea ce privește unitatea de rezervă pentru utilizare temporară de tip 1/2/3/4/5 [2].

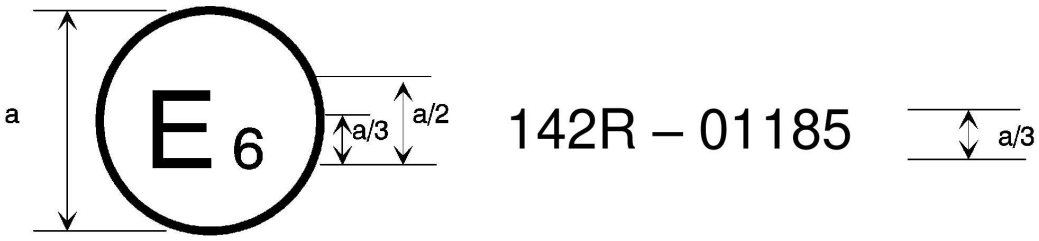
4. Vehiculul este/nu este [2] omologat în temeiul Regulamentului ONU nr. 64 și/sau nr. 141 [2] în ceea ce privește sistemul de monitorizare a presiunii în anvelope (TPMS).

4.1. Scurtă descriere a sistemului de monitorizare a presiunii în anvelope (TPMS) (dacă vehiculul este echipat cu un astfel de sistem): .....

ANEXA 3

Exemple de dispunere a mărcii de omologare

(a se vedea punctele 4.4-4.4.2 din prezentul regulament)



a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Belgia (E 6) în temeiul Regulamentului ONU nr. 142 în ceea ce privește montarea anvelopelor. Primele două cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului ONU nr. 142, astfel cum a fost modificat prin seria 01 de amendamente.