

Regulamentul nr. 105 din 31 august 2010 –

Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor destinate transportului de mărfuri periculoase în ceea ce privește caracteristicile de construcție specifice

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

Include toate textele valabile până la:

Suplimentul 1 la seria 04 de modificări - Data intrării în vigoare: 22 iulie 2009

CUPRINS

REGULAMENTUL

1. Domeniu de aplicare
2. Definiții
3. Cererea de omologare
4. Omologare
5. Dispoziții tehnice
6. Modificarea tipului de vehicul și extinderea omologării
7. Conformitatea producției
8. Sancțiuni în caz de neconformitate a producției
9. Oprirea definitivă a producției
10. Dispoziții tranzitorii
11. Denumiri și adrese ale serviciilor tehnice responsabile pentru efectuarea încercărilor de omologare și ale departamentelor administrative

ANEXE

Anexa 1 - Comunicarea privind omologarea, extinderea, refuzul sau retragerea omologării sau oprirea definitivă a producției unui tip de vehicul destinat transportului de mărfuri periculoase în ceea ce privește caracteristicile de construcție specifice

Anexa 2 - Dispuneri ale mărcilor de omologare

**_*_*_



1. DOMENIU DE APLICARE

Dispozițiile prezentului regulament se aplică construcției de vehicule de bază pentru vehiculele din categoria N și remorcile acestora din categoria O ⁽¹⁾, destinate transportului de mărfuri periculoase și menționate la punctul 9.1.2 din anexa B la Acordul european privind transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR).

⁽¹⁾Astfel cum sunt definite în anexa 7 la Rezoluția Consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Modif.2).

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament, se înțelege prin:

2.1. "vehicul de bază" (denumit în continuare "vehicul") un șasiu-cabină, un vehicul tractor cu semiremorcă, un șasiu de remorcă sau o remorcă având o structură autoportantă destinate transportului de mărfuri periculoase;

2.2. "tip de vehicul" vehiculele care nu prezintă între ele diferențe esențiale în ceea ce privește caracteristicile de construcție specificate în prezentul regulament.

3. CEREREA DE OMOLOGARE

3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește caracteristicile sale de construcție specifice este prezentată de către constructorul vehiculului sau de reprezentantul său acreditat în mod legal.

3.2. Cererea de omologare este însoțită de documentele menționate mai jos, în trei exemplare, precum și de informațiile următoare:

3.2.1. descrierea detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește structura acestuia, motorul (aprindere prin compresie, aprindere prin scânteie), dimensiunile, configurația și materialele componente;

3.2.2. denumirea vehiculului, în conformitate cu punctul 9.1.1.2 din ADR (EX/II, EX/III, AT, FL, OX, MEMU);

3.2.3. schițe ale vehiculului;

3.2.4. masa maximă tehnică (kg) a vehiculului complet.

3.3. Un vehicul reprezentativ pentru tipul supus omologării trebuie să fie predat serviciului tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare.

4. OMOLOGARE

4.1. În cazul în care vehiculul supus omologării în temeiul prezentului regulament îndeplinește cerințele de la punctul 5 de mai jos, se acordă omologarea aceluia tip de vehicul.

4.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestui număr (în prezent 05 în regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 05 de modificări) indică seria modificărilor care cuprind 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, în sensul punctului 2.2 de mai sus.

► (la data 23-iun-2011 punctul 4., subpunctul 4.2.. modificat de subpunctul 1.. din Modificari din 23-iun-2011)

4.3. Omologarea sau extinderea omologării unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament trebuie comunicată părților contractante prin intermediul unui formular conform cu modelul prezentat în anexa 1 la prezentul regulament.

4.4. Pe fiecare vehicul care corespunde unui tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, într-un loc vizibil și ușor accesibil, specificat în certificatul de omologare, marca internațională de omologare formată din:

4.4.1. un cerc în care este înscrisă litera "E", urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Serbia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (disponibil), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 pentru Irlanda, 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia, 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30 (disponibil), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (disponibil), 34 pentru Bulgaria, 35 (disponibil), 36 pentru Lituania, 37 pentru Turcia, 38 (disponibil), 39 pentru Azerbaidjan, 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (disponibil), 42 pentru Comunitatea Europeană (omologările sunt eliberate de statele membre prin utilizarea simbolului lor CEE), 43 pentru Japonia, 44 (disponibil), 45 pentru Australia, 46 pentru Ucraina, 47 pentru Africa de Sud, 48 pentru Noua Zeelandă, 49 pentru Cipru, 50 pentru Malta, 51 pentru Republica Coreea, 52 pentru Malaysia, 53 pentru Thailanda, 54 și 55 (disponibile), 56 pentru Muntenegru, 57 (disponibil) și 58 pentru Tunisia. Numerele următoare se atribuie altor țări în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau utilizate pe vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor reglementări, iar numerele astfel atribuite trebuie comunicate părților contractante ale acordului de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

4.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera "R", o liniuță și numărul de omologare în dreapta cercului prevăzut la punctul 4.4.1; și

4.4.3. un simbol suplimentar, separat de numărul de omologare, reprezentând simbolul de identificare a denumirii vehiculului, în conformitate cu punctul 9.1.1.2 din ADR. În cazul vehiculelor MEMU, simbolul de identificare poate fi "EX/III".

4.5. În cazul în care vehiculul este conform cu un tip de vehicul omologat în temeiul unuia sau mai multor alte regulamente anexate la prezentul acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, nu este nevoie ca simbolul prevăzut la punctul 4.4.1 să fie repetat; în acest caz, regulamentul și numerele de omologare, precum și simbolurile suplimentare ale tuturor regulamentelor în temeiul cărora a fost acordată



omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament se vor plasa în coloane verticale, la dreapta simbolului prevăzut la punctul 4.4.1.

4.6. Marca de omologare trebuie să fie lizibilă în mod clar și să nu poată fi ștersă.

4.7. Marca de omologare trebuie să fie amplasată alături sau pe placa de date a vehiculului aplicată de constructor.

4.8. În anexa 2 la prezentul regulament sunt prezentate exemple de mărci de omologare.

5. DISPOZIȚII TEHNICE

5.1. În funcție de denumire, vehiculele trebuie să respecte dispozițiile de mai jos, în conformitate cu indicațiile din tabelul care urmează ⁽²⁾.

⁽²⁾ În prezentul regulament, trimiterile la alte regulamente CEE vor fi considerate ca trimiteri la oricare alte reglementări internaționale care aplică aceleași cerințe tehnice ca Regulamentul CEE. Trimiterile la secțiuni specifice ale Regulamentului CEE vor fi interpretate în consecință.

În sensul prezentului regulament, vehiculele MEMU trebuie să respecte cerințele aplicabile vehiculelor EX/III.

Vehiculele omologate ca fiind în conformitate cu cerințele aplicabile vehiculelor EX/III în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 04 de modificări, vor fi considerate conforme cu cerințele aplicabile vehiculelor MEMU.

5.1.1. INSTALAȚII ELECTRICE

5.1.1.1. Dispoziții generale

Instalația electrică, în ansamblul său, trebuie să respecte următoarele dispoziții, în conformitate cu tabelul de la punctul 5.1.

5.1.1.2. Cablaj

5.1.1.2.1. Dimensiunea conductorilor trebuie să fie suficient de mare pentru a evita supraîncălzirea. Conductorii trebuie să fie izolați în mod corespunzător. Toate circuitele trebuie să fie protejate prin siguranțe fuzibile sau disjunctoare automate, cu excepția circuitelor următoare:

- de la baterie la sistemele de pornire la rece și de oprire a motorului;
- de la baterie la alternator;
- de la alternator la cutia de siguranțe fuzibile sau de disjunctoare;
- de la baterie la demarorul motorului;
- de la baterie la cutia de comandă de putere a sistemului de frânare de încetinire, în cazul în care acest sistem este electric sau electromagnetic;
- de la baterie la mecanismul electric de ridicare a axei.



Circuitele neprotejate de mai sus trebuie să fie cât mai scurte posibil.

DISPOZIȚII TEHNICE		DENUMIREA VEICULULUI (în conformitate cu punctul 9.1 din ADR)				
		EX/II	EX/III	AT	FL	OX
Instalația electrică						
5.1.1.2.	Cablaj		X	X	X	X
5.1.1.3.	Înterupător principal baterie		X		X	
5.1.1.3.1.			X		X	
5.1.1.3.2.			X		X	
5.1.1.3.3.					X	
5.1.1.3.4.			X		X	
5.1.1.4.	Baterii	X	X		X	
5.1.1.5.	Circuite alimentate în permanență		X		X	
5.1.1.5.1.					X	
5.1.1.5.2.			X			
5.1.1.6.	Instalație electrică în spatele cabinei		X		X	
5.1.2.	Prevenirea riscurilor de incendiu					
5.1.2.2.	Cabina vehiculului					X
5.1.2.3.	Rezervoare combustibil	X	X		X	X
5.1.2.4.	Motor	X	X		X	X
5.1.2.5.	Sistem de evacuare	X	X		X	
5.1.2.6.	Frână de încetinire		X	X	X	X
5.1.2.7.	Sisteme de încălzire prin combustie					
5.1.2.7.1.		X	X	X	X	X
5.1.3.	Echipament de frânare					
5.1.3.1.	Echipament de frânare		X	X	X	X
5.1.3.2.	Echipament de frânare	X				
5.1.4.	Dispozitiv limitator de viteză	X	X	X	X	X
5.1.5.	Dispozitive de cuplare a remorcii	X	X			

5.1.1.2.2. Cablurile trebuie să fie legate solid și poziționate astfel încât conductorii să fie protejați în mod corespunzător împotriva șocurilor mecanice și termice.

5.1.1.3.Înterupătorul principal al bateriei

5.1.1.3.1. Un întrerupător pentru deconectarea circuitelor electrice se amplasează în imediata apropiere a bateriei. Dacă se utilizează un întrerupător monopolar, acesta este amplasat pe conductorul de alimentare, și nu pe conductorul de împământare.

5.1.1.3.2. Un dispozitiv de comandă pentru deschiderea și închiderea întrerupătorului se instalează în cabina conducătorului auto. Acesta trebuie să fie ușor accesibil conducătorului auto și semnalizat în mod distinct. Dispozitivul de comandă trebuie să fie protejat împotriva unei acționări involuntare, fie cu un capac de protecție, fie utilizând un dispozitiv de comandă cu mișcare dublă, fie prin orice alt mijloc adecvat. Se pot instala dispozitive de comandă suplimentare, cu condiția ca acestea să fie identificate printr-un marcaj distinct și protejate împotriva unei manevrări intempestive. În cazul în care dispozitivul (dispozitivele) de comandă este (sunt) acționat(e) electric, circuitele acestuia (acestora) se supun cerințelor de la punctul 5.1.1.5.

5.1.1.3.3. Întrerupătorul este prevăzut cu o carcasă având un grad de protecție IP65, în conformitate cu standardul CEI 529.



5.1.1.3.4. Conexiunile electrice la întrerupător trebuie să aibă gradul de protecție IP54. Totuși, această cerință nu se aplică în cazul în care conexiunile se află într-o cutie care poate fi cea a bateriei. În acest caz, este suficient ca aceste conexiuni să fie protejate împotriva scurtcircuitelor, de exemplu, cu un capac de cauciuc.

5.1.1.4. Baterii

Bornele bateriilor trebuie să fie izolate electric sau acoperite de capacul care izolează cutia bateriei. În cazul în care bateriile sunt situate în altă parte decât sub capota motorului, acestea trebuie să fie fixate într-o cutie pentru baterii ventilată.

5.1.1.5. Circuite alimentate în permanență

5.1.1.5.1. Componentele instalației electrice, inclusiv conductorii, care trebuie să rămână sub tensiune atunci când întrerupătorul principal al bateriei este deschis trebuie să aibă caracteristici adecvate pentru a fi utilizate în zone periculoase. Această instalație trebuie să îndeplinească cerințele corespunzătoare ale standardului CEI 60079 ⁽¹⁾, părțile 0 și 14, precum și cerințele suplimentare aplicabile ale standardului CEI partea 1, 2, 5, 6, 7, 11, 15 sau 18 ⁽²⁾.

⁽¹⁾Cerințele standardului CEI 60079 partea 14 nu prevalează asupra cerințelor prezentului regulament.

⁽²⁾Ca alternativă, se pot aplica cerințele generale ale standardului EN 50014 și cerințele suplimentare ale standardelor EN 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020 sau 50028.

Pentru aplicarea standardului CEI 60079 partea 14, se utilizează următoarea clasificare:

Instalațiile electrice alimentate în permanență, inclusiv conductorii care nu se supun cerințelor de la punctele 5.1.1.3 și 5.1.1.4, trebuie să îndeplinească cerințele aplicabile zonei 1 pentru instalații electrice în general sau cerințele aplicabile zonei 2 pentru instalațiile electrice situate în cabina conducătorului auto. Trebuie respectate cerințele aplicabile grupei de explozie IIC, clasa de temperatură T6.

Conductorii de alimentare pentru instalațiile alimentate în permanență trebuie să îndeplinească cerințele standardului CEI 60079 partea 7 ("Siguranță sporită") și să fie protejați cu o siguranță sau un disjuncter automat amplasat(ă) în imediata apropiere a sursei de putere sau, în cazul "instalațiilor cu siguranță intrinsecă", conductorii respectivi vor fi protejați cu un dispozitiv de siguranță amplasat cât mai aproape posibil de sursa de putere.

Cu toate acestea, pentru instalația electrică alimentată în permanență situată într-un mediu în care temperatura determinată de echipamentul neelectric situat în același mediu depășește limitele de temperatură T6, clasa de temperatură a instalației electrice alimentate în permanență trebuie să fie cel puțin egală cu cea a clasei T4.

5.1.1.5.2. Conexiunile în derivație la întrerupătorul principal al bateriei pentru instalația electrică, care trebuie să rămână sub tensiune atunci când întrerupătorul este deschis, trebuie să fie protejate împotriva supraîncălzirii prin mijloace adecvate, de exemplu, printr-o siguranță, printr-un disjuncter sau un dispozitiv de siguranță (limitator de curent).



5.1.1.6. Dispoziții aplicabile componentelor instalației electrice amplasate în spatele cabinei conducătorului auto

Ansamblul acestei instalații electrice trebuie astfel conceput, realizat și protejat astfel încât să nu poată provoca nici aprinderea și nici un scurtcircuit în condițiile normale de utilizare a vehiculelor și să fie micșorate aceste riscuri în caz de impact sau deformare. În special:

5.1.1.6.1. Cablaj

Cablajele situate în spatele cabinei conducătorului auto trebuie să fie protejate împotriva șocurilor, a abraziunii și a frecării în timpul utilizării normale a vehiculului. Exemple de protecții adecvate sunt date în figurile 1, 2, 3 și 4 de mai jos. Cu toate acestea, cablurile dispozitivelor de frânare antiblocare nu necesită protecție suplimentară.

Figura 1

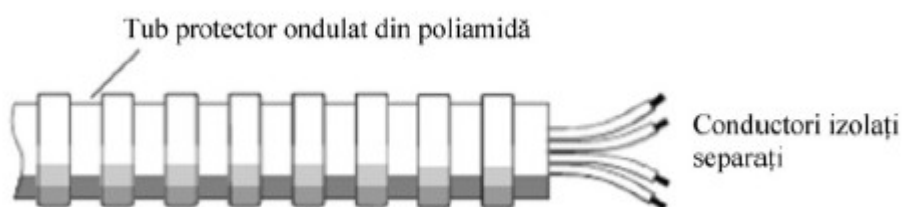


Figura 2

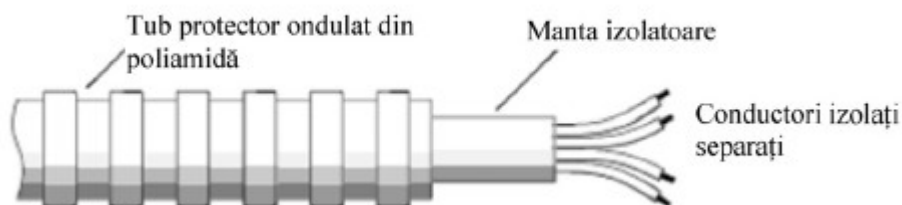


Figura 3

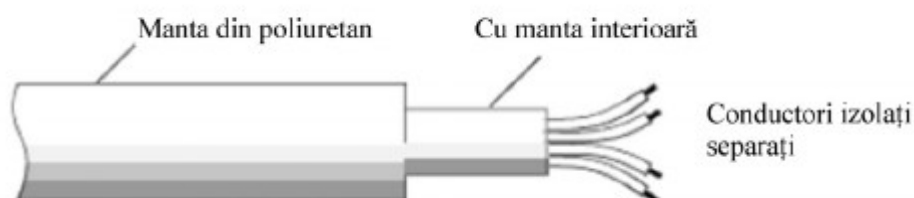
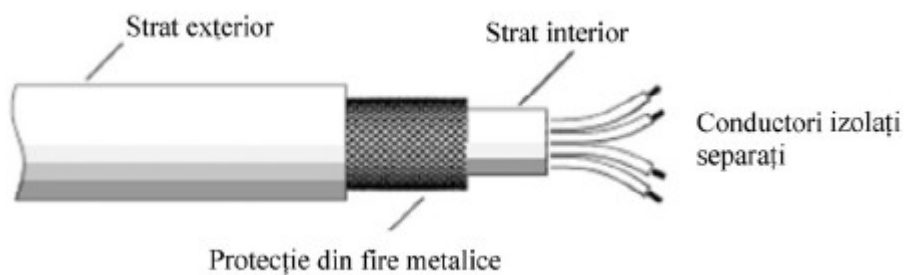


Figura 4



5.1.1.6.2. Iluminatul

Nu trebuie utilizate lămpi cu soclu filetat.

5.1.1.6.3. Legături electrice

► (data 23-iun-2011 punctul 5., subpunctul 5.1.1.6.. modificat de subpunctul I.. din [Modificari din 23-iun-2011](#))

Legăturile electrice între autovehicule și remorci trebuie să aibă un grad de protecție IP54 în conformitate cu standardul IEC 529 și să fie concepute astfel încât să prevină deconectarea accidentală. Legăturile electrice trebuie să fie în conformitate cu ISO 12098:2004 și ISO 7638:2003, după caz.

► (la 23-iun-2011 punctul 5., subpunctul 5.1.1.6.. modificat de subpunctul I.. din [Modificari din 23-iun-2011](#))

5.1.2. Prevenirea riscurilor de incendiu

5.1.2.1. Dispoziții generale

Dispozițiile tehnice care urmează se aplică în conformitate cu tabelul de la punctul 5.1.

5.1.2.2. Cabina vehiculului

Cu excepția cazurilor în care cabina este construită din materiale greu inflamabile, este necesar ca în spatele cabinei să fie montat un scut metalic sau din alt material adecvat, având o lățime egală cu cea a cisternei. Toate ferestrele din spatele cabinei sau din acest scut trebuie să fie închise ermetic, confecționate din sticlă de securitate rezistentă la foc și să aibă rame ignifuge. În plus, între cisternă și cabină sau scut trebuie să existe un spațiu liber de cel puțin 15 cm.

5.1.2.3. Rezervoare de combustibil

Rezervoarele de combustibil pentru alimentarea motorului vehiculului trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

5.1.2.3.1. În caz de scurgeri, combustibilul trebuie să cadă pe sol fără a intra în contact cu părțile fierbinți ale vehiculului sau cu încărcătura;

5.1.2.3.2. rezervoarele care conțin benzină trebuie să fie echipate cu un dispozitiv antiflacără eficient, adaptabil la orificiul de umplere, sau cu un dispozitiv care permite menținerea orificiului de umplere închis ermetic.

5.1.2.4. Motor



Motoarele care antrenează autovehiculele trebuie să fie echipate și plasate astfel încât să se evite orice pericol pentru încărcătură, ca urmare a încălzirii sau a aprinderii. În cazul vehiculelor EX/II, EX/III și MEMU, motorul trebuie să fie construit cu aprindere prin compresie.

5.1.2.5. Sistem de evacuare

Sistemul de evacuare, precum și țevile de eșapament trebuie să fie dirijate sau protejate astfel încât să se evite orice pericol pentru încărcătură, ca urmare a încălzirii sau a aprinderii. Părțile sistemului de evacuare situate direct sub rezervorul de combustibil (diesel) trebuie să se afle la o distanță de cel puțin 100 mm sau să fie protejate de un ecran termic.

Sistemul de evacuare al vehiculelor EX/II, EX/III și MEMU trebuie să fie astfel construit și amplasat încât o eventuală supraîncălzire să nu constituie un pericol pentru încărcătură, ca urmare a încălzirii la peste 80 °C a suprafeței interioare a compartimentului pentru încărcătură al vehiculului ⁽¹⁾.

⁽¹⁾Conformitatea cu aceste cerințe se verifică pe vehiculul complet.

5.1.2.6. Frâna de încetinire a vehiculului

Vehiculele echipate cu un sistem de frânare de încetinire care emite temperaturi ridicate, plasat în spatele peretelui posterior al cabinei, trebuie echipate cu un ecran termic între acest sistem și cisternă sau încărcătură, fixat solid și dispus astfel încât să permită evitarea oricărei încălziri, chiar localizată, a peretelui cisternei sau a încărcăturii.

În plus, ecranul termic trebuie să protejeze sistemul de frânare împotriva scurgerilor sau a pierderilor, chiar accidentale, ale produsului transportat. O protecție care include, de exemplu, un capotaj cu pereți dubli va fi considerată satisfăcătoare.

5.1.2.7. Sisteme de încălzire prin combustie

5.1.2.7.1. Sistemele de încălzire prin combustie trebuie să respecte cerințele tehnice relevante ale **Regulamentului CEE nr. 122** (inclusiv pe cele din anexa 9), astfel cum a fost modificat, conform datelor de aplicare specificate în prezentul document.

5.1.3. Echipament de frânare

Vehiculele supuse cerințelor marginalului 10 221 din ADR trebuie să respecte cerințele relevante ale Regulamentului nr. 13 (inclusiv pe cele din anexa 5), astfel cum a fost modificat, conform datelor de aplicare specificate în prezentul document.

5.1.3.1. Vehiculele EX/III, AT, FL, OX și MEMU trebuie să respecte toate cerințele relevante ale Regulamentului nr. 13, inclusiv pe cele prevăzute la anexa 5.

5.1.3.2. Vehiculele EX/II trebuie să respecte toate cerințele relevante ale Regulamentului nr. 13. Cu toate acestea, cerințele din anexa 5 nu sunt aplicabile.

5.1.4. Limitator de viteză

Autovehiculele din categoriile N2 și N3 sunt echipate cu un dispozitiv de limitare a vitezei în conformitate cu cerințele tehnice ale **Regulamentului nr. 89**, astfel cum a fost modificat.



Dispozitivul va fi reglat astfel încât viteza să nu poată depăși 90 km/h, ținând seama de toleranța tehnologică a dispozitivului.

5.1.5. Dispozitive de cuplare a remorcii

Dispozitivele de cuplare a remorcii trebuie să fie conforme cu cerințele tehnice din **Regulamentul nr. 55**, astfel cum a fost modificat, în conformitate cu datele de aplicare specificate.

6. MODIFICAREA TIPULUI DE VEHICUL ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII

6.1. Fiecare modificare a tipului de vehicul trebuie comunicată departamentului administrativ care a omologat tipul respectiv de vehicul. Departamentul poate:

6.1.1. fie să considere că modificările aduse nu sunt de natură să aibă un efect defavorabil semnificativ și că, în orice caz, vehiculul corespunde în continuare cerințelor,

6.1.2. fie să solicite un raport de încercare suplimentar de la serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor.

6.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu indicarea modificării, se comunică părților contractante în conformitate cu procedura specificată la punctul 4.3.

6.3. Autoritatea competentă care acordă extinderea omologării trebuie să atribuie un număr de serie fiecărei fișe de comunicare întocmite pentru extindere și trebuie să informeze celelalte părți contractante cu privire la aceasta, prin intermediul unei fișe de comunicare conformă cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

7. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Procedurile de producție sunt conforme cu cele stabilite în acord, în apendicele 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu următoarele cerințe:

7.1. vehiculele omologate prin aplicarea prezentului regulament vor fi construite astfel încât să fie conforme cu tipul omologat prin îndeplinirea cerințelor menționate la punctul 5 de mai sus;

7.2. autoritatea competentă care a acordat omologarea de tip poate, în orice moment, să verifice metodele de control al conformității aplicabile fiecărei unități de producție. Frecvența normală a acestor verificări trebuie să fie o dată la doi ani.

8. SANCTIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI

8.1. Omologarea acordată cu privire la un tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă în cazul în care condițiile stabilite la punctul 7 de mai sus nu sunt respectate.

8.2. În cazul în care o parte contractantă la acord care aplică prezentul regulament retrage o aprobare acordată anterior, aceasta informează imediat celelalte părți contractante care aplică prezentul regulament printr-o fișă de comunicare conformă cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

9. OPRIREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI



În cazul în care titularul omologării oprește definitiv producția unui tip de vehicul care face obiectul prezentului regulament, acesta trebuie să informeze autoritatea care a acordat omologarea, care, la rândul său, va informa celelalte părți la **Acordul din 1958** care aplică prezentul regulament printr-o fișă de comunicare conformă cu modelul din anexa 1 la prezentul regulament.

10. DISPOZIȚII TRANZITORII

10.1. Începând cu data oficială de intrare în vigoare a seriei 05 de modificări, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu va putea refuza acordarea unei omologări CEE în temeiul prezentului regulament astfel cum a fost modificat de seria 05 de modificări.

► (la data 23-iun-2011 punctul 10., subpunctul 10.1.. modificat de subpunctul I.. din **Modificari din 23-iun-2011**)

10.2. Începând cu 1 aprilie 2012, părțile contractante care aplică prezentul regulament vor acorda omologări CEE numai dacă tipul de vehicul care urmează a fi omologat îndeplinește cerințele prezentului regulament, conform modificărilor aduse de seria 05 de modificări.

► (la data 23-iun-2011 punctul 10., subpunctul 10.2.. modificat de subpunctul I.. din **Modificari din 23-iun-2011**)

10.3. Până la 31 martie 2012, părțile contractante care aplică prezentul regulament trebuie să acorde în continuare omologări CEE și extinderi ale unor astfel de omologări pentru vehicule care respectă cerințele prezentului regulament modificat de seriile precedente de modificări.

► (la data 23-iun-2011 punctul 10., subpunctul 10.3.. modificat de subpunctul I.. din **Modificari din 23-iun-2011**)

10.4. Niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu refuză acordarea unei omologări naționale sau regionale unui tip de vehicul omologat în temeiul seriei 05 de modificări la prezentul regulament.

► (la data 23-iun-2011 punctul 10., subpunctul 10.4.. modificat de subpunctul I.. din **Modificari din 23-iun-2011**)


► (la data 23-iun-2011 punctul 10., subpunctul 10.5.. eliminat de subpunctul I.. din **Modificari din 23-iun-2011**)

11. DENUMIRI ȘI ADRESE ALE SERVICIILOR TEHNICE RESPONSABILE PENTRU EFECTUAREA ÎNCERCĂRILOR DE OMOLOGARE ȘI ALE DEPARTAMENTELOR ADMINISTRATIVE

Părțile contractante la **Acordul din 1958** care aplică prezentul regulament trebuie să comunice Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile pentru efectuarea încercărilor de omologare și ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora trebuie să li se trimită fișele de omologare sau de extindere, de refuz sau de retragere a omologării acordate în alte țări.



ANEXA 1: COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 x 297mm)]	
	emisă de către: Denumirea serviciului administrativ

privind ⁽²⁾:

ACORDAREA OMOLOGĂM

PRELUNGIREA OMOLOGĂRII

REFUZUL OMOLOGĂRII

RETRAGEREA OMOLOGĂRII

OPRIREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

unui tip de vehicul destinat transportului de mărfuri periculoase, în ceea ce privește caracteristicile de construcție specifice.

Nr. de omologare.....

Nr. de extindere.....

1.Denumirea comercială sau marca vehiculului:.....

2.Categoria vehiculului: NI, N2, N3, O1, O2, O3 sau O4: [șasiu-cabină, tractor pentru semiremorcă, șasiu de remorcă, remorcă cu structură autoportantă ⁽²⁾].

3.Tipul vehiculului:.....

4.Denumirea vehiculului (EX/II, EX/III, FL, OX, AT, MEMU):.....

5.Numele și adresa constructorului:.....

6.Numele și adresa reprezentantului constructorului, dacă este cazul:.....

7.Masa vehiculului:

7.1.Masa maximă tehnică a vehiculului complet.....

8.Echipamente specifice vehiculului:

8.1.Vehiculul este/nu este ⁽²⁾ echipat cu dispozitive electrice speciale.

Descriere sumară:.....

8.2.Vehiculul este/nu este ⁽²⁾ echipat cu dispozitive pentru prevenirea riscurilor de incendiu.

Descriere sumară:.....

8.3.În cazul vehiculelor cu motor:

8.3.1.Tipul de motor: aprindere prin scânteie, aprindere prin compresie ⁽²⁾

9.Vehicul prezentat pentru omologare la data de:.....

10.Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare:

11.Data raportului emis de serviciul respectiv:.....

12.Numărul raportului emis de serviciul respectiv:.....

13.Omologare acordată/refuzată/extinsă/retrasă:.....

14.Poziția mărcii de omologare pe vehicul:.....

15.Locul.....

16.Data:.....

17.Semnătura:.....

(¹)Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat sau retras omologarea,

(²)Se taie. mențiunea care. nu se aplică,

ANEXA 2: EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

A.MODELUL A

În modelul A din anexa 2, marca de omologare și textul explicativ de sub figură se vor citi:

Marca de omologare de mai sus, [...], având numărul de omologare 052492 și [...] cerințe ale Regulamentului nr. 105, astfel cum a fost modificat prin seria 05 de modificări."



a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul respectiv de vehicul, destinat transportului de mărfuri periculoase, a fost omologat în Țările de Jos (E4) în temeiul Regulamentului nr. 105, având numărul de omologare 052492 și denumit EX/II (în conformitate cu punctul 9.1.1.2 din anexa B la ADR). Primele două



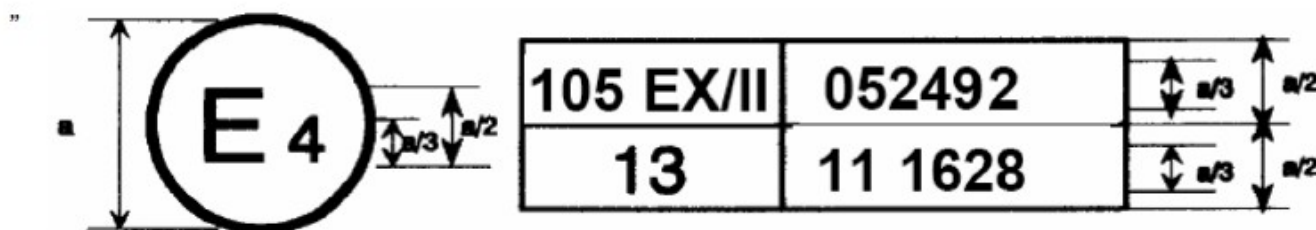
cifre ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințe ale Regulamentului nr. 105, astfel cum a fost modificat prin seria 05 de modificări.

► (la data 23-iun-2011 punctul A. din anexa 2 modificat de subpunctul II.. din Modificari din 23-iun-2011)

B.MODELUL B

(a se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)

În modelul B din anexa 2, marca de omologare și textul explicativ de sub figură se vor citi:



Marca de omologare de mai sus, [...], Regulamentul nr. 105 includea seria 05 de modificări, în timp ce Regulamentul nr. 13 conținea deja seria 11 de modificări."

a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul respectiv de vehicul a fost omologat în Țările de Jos (E4) în temeiul Regulamentelor nr. 105 și 13 ⁽¹⁾. Primele două cifre ale numerelor de omologare arată că, la data la care au fost acordate omologările respective, Regulamentul nr. 105 includea seria 05 de modificări, în timp ce Regulamentul nr. 13 conținea deja seria 11 de modificări.

⁽¹⁾Al doilea număr de regulament figurează cu titlu de exemplu.

► (la data 23-iun-2011 punctul B. din anexa 2 modificat de subpunctul II.. din Modificari din 23-iun-2011)

Publicat în Jurnalul Oficial cu numărul 230L din data de 31 august 2010

