

RNTR 3 CONSOLIDAT

Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2134 din 8 decembrie 2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase - RNTR 3

Modificat prin:

Ordinul ministrului transporturilor nr.639 din 19 iulie 2007 pentru modificarea și completarea Anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2134/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase - RNTR 3

Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 396 din 1 aprilie 2009 privind înlocuirea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.134/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase - RNTR 3

Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 283 din 20 aprilie 2011 pentru modificarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase - RNTR 3, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.134/2005

Ordin pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase - RNTR 3

În temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) lit. a) din Hotărârea Guvernului nr. 1374/2000 pentru aprobarea Normelor privind aplicarea etapizată în traficul intern a prevederilor Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (A.D.R.), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care România a aderat prin Legea nr. 31/1994, cu modificările și completările ulterioare precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările ulterioare,

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul

ORDIN:

Art. I – Se aprobă Reglementările privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase – RNTR 3, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. II – Regia Autonomă “Registrul Auto Român” va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. III – Pe data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului transporturilor nr. 592/1998 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a

vehiculelor destinate transportului de mărfuri periculoase – R.N.T.R. 3, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 220 din 19 mai 1999.

Art. IV – Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare după 30 de zile de la data publicării.

ANEXĂ

Capitolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare. Abrevieri și definiții

1.1 Prezentele reglementări definesc cerințele privind agrearea și inspecția tehnică periodică a vehiculelor din categoriile N și O destinate transportului anumitor mărfuri periculoase precum și omologarea de tip a acestor vehicule în ceea ce privește caracteristicile constructive speciale pentru transportul anumitor mărfuri periculoase.

1.1.1 Categoriile de vehicule N și O sunt cele definite în RNTR 2.

1.2 Prezentele reglementări definesc de asemenea cerințele privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor din categoria N și O echipate cu suprastructuri destinate exclusiv pentru transportul de butelii de gaze precum și a remorcilor-cisternă lente destinate transportului anumitor mărfuri periculoase.

1.3 În cuprinsul prezentelor reglementări se utilizează următoarele abrevieri:

a) ADR - Acordul european referitor la transportul internațional rutier al mărfurilor periculoase, încheiat la Geneva, la 30 septembrie 1957, restructurat, în vigoare de la 1 ianuarie 2011, la care România a aderat prin Legea nr. 31/1994, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 136 din 31 mai 1994, cu modificările și completările ulterioare;

b) CGEM - Container pentru gaze, cu elemente multiple;

c) Directiva 98/91/CE - Directiva 98/91/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 1998 privind autovehiculele și remorcile acestora destinate transportului rutier de mărfuri periculoase și de modificare a Directivei 70/156/CEE privind omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora;

d) ME - Ministerul Economiei;

e) RAR - Regia Autonomă „Registrul Auto Român”;

f) Regulamentul CEE-ONU nr.13 - Regulamentul CEE-ONU nr.13 “Prescripții uniforme referitoare la omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește frânarea”;

g) Regulamentul CEE-ONU nr.105 - Regulamentul CEE-ONU nr. 105 Prescripții uniforme referitoare la omologarea vehiculelor destinate transportului de mărfuri periculoase în ceea ce privește caracteristicile specifice de construcție;

h) RNTR 1 - Reglementări privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și folosința conform destinației, prin inspecția tehnică periodică;

i) RNTR 2 - Reglementări privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea;

j) RNTR 7 - Reglementări privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere.

1.4 În sensul prezentelor reglementări termenii următori se definesc astfel:

1.4.1 *agreare ADR*: certificarea acordată de RAR care atestă că un vehicul individual destinat transportului de mărfuri periculoase îndeplinește prescripțiile specifice din Partea 9 din Anexa B la ADR pentru vehiculele de tip EX/II, EX/III, FL, OX, AT sau MEMU;

1.4.2 *masa maximă*: masa maximă tehnic admisibilă (masa totală maximă autorizată);

1.4.3 *unitate mobilă pentru fabricarea explozivilor (MEMU)*: un vehicul care are montată o unitate destinată fabricării explozivilor din mărfuri periculoase care nu sunt explozivi și încărcării acestora în găuri de mină. Unitatea se compune din diverse cisterne și containere pentru transportul în vrac, din echipamente pentru fabricarea explozivilor precum și din pompe și accesoriile acestora. MEMU

poate avea compartimente speciale pentru explozivi ambalajați. Deși definiția MEMU include expresia „fabricării explozivilor din mărfuri periculoase care nu sunt explozivi și încărcării acestora în găuri de mină”, prescripțiile pentru MEMU se aplică numai transportului, și nu fabricării și încărcării explozivilor”;

1.4.4 *vehicul*: orice vehicul complet, incomplet sau completat destinat transportului rutier de mărfuri periculoase;

1.4.5 *vehicul EX/II* sau *vehicul EX/III*: vehicul destinat transportului de substanțe sau obiecte explozive (clasa 1);

1.4.6 *vehicul FL*:

a) vehicul destinat transportului de lichide având un punct de aprindere care nu depășește 60°C (cu excepția combustibililor diesel ce satisfac standardul EN 590:2004, motorinei și uleiului de încălzire (ușor) – nr. ONU 1202 - cu un punct de aprindere definit în standardul EN 590:2004), în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ ori în containere- cisternă sau cisterne mobile cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³; sau

b) vehicul destinat transportului de gaze inflamabile, în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ ori în containere-cisternă, cisterne mobile sau CGEM cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³; sau

c) vehicul-baterie cu o capacitate totală mai mare de 1 m³, destinat transportului de gaze inflamabile;

1.4.7 *vehicul OX*: vehicul destinat transportului de peroxid de hidrogen, stabilizat sau în soluție apoasă stabilizată, conținând peste 60% peroxid de hidrogen (clasa 5.1, nr. ONU 2015), în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ ori în containere-cisternă sau cisterne mobile cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³;

1.4.8 *vehicul AT*:

a) vehicul, altul decât un vehicul EX/III, FL sau OX, destinat transportului de mărfuri periculoase în cisterne fixe sau demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ ori în containere-cisternă, cisterne mobile sau CGEM cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³; sau

b) vehicul-baterie cu o capacitate totală mai mare de 1 m³, altul decât un vehicul FL;

1.4.9 *vehicul complet*: orice vehicul care nu necesită nicio altă completare (de exemplu autoutilitare furgon, camioane, autotractoare, remorci, construite într-o singură etapă);

1.4.10 *vehicul incomplet*: orice vehicul care necesită completarea în cel puțin o etapă (de exemplu șasiu-cabină, remorcă șasiu);

1.4.11 *vehicul completat*: orice vehicul care este rezultatul unui proces de omologare în mai multe etape (de exemplu șasiu sau șasiu-cabină, echipat cu caroserie);

1.4.12 *vehicul omologat de tip*: orice vehicul care a fost omologat în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 105 sau cu Directiva 98/91/CE.

1.5 Capitolele: 9.2 - Prescripții referitoare la construcția vehiculelor, 9.3 - Prescripții suplimentare privind vehiculele complete sau completate EX/II sau EX/III destinate transportului substanțelor și obiectelor explozive (clasa 1) în colete, 9.7 - Prescripții suplimentare referitoare la vehicule-cisternă (cisterne fixe), vehicule - baterie și vehicule complete sau completate utilizate pentru transportul de mărfuri periculoase în cisterne demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ sau în containere - cisternă, cisterne mobile sau CGEM cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³ (vehicule EX/III, FL, OX și AT) și 9.8 Prescripții suplimentare referitoare la MEMU complete sau completate, din partea 9 din Anexa B la ADR sunt prevăzute în anexa nr.1 la reglementări.

Capitolul 2

Omologarea de tip a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase

2.1 La cererea producătorului vehiculului sau a reprezentantului acestuia, vehiculele EX/II, EX/III, FL, OX, AT și MEMU pot fi omologate de tip de către RAR în ceea ce privește caracteristicile specifice vehiculelor destinate transportului de mărfuri periculoase, conform prevederilor din Regulamentul CEE-ONU nr. 105 sau din Directiva 98/91/CE.

2.2 Prescripțiile tehnice aplicabile din capitolul 9.2 din Anexa B la ADR sunt considerate ca fiind îndeplinite dacă a fost eliberat un certificat de omologare de tip de către RAR sau de către o altă autoritate competentă conform Regulamentului CEE-ONU nr. 105 sau Directivei 98/91/CE, cu condiția ca prescripțiile tehnice ale regulamentului menționat sau ale directivei menționate să corespundă celor ale capitolului 9.2 din Anexa B la ADR și ca nicio modificare a vehiculului să nu afecteze valabilitatea acestuia.

2.3 În cazul vehiculelor MEMU, marca de omologare de tip aplicată în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 105 poate fi marca de omologare prevăzută pentru un vehicul MEMU sau cea pentru un vehicul EX/III. Vehiculele MEMU trebuie desemnate ca atare numai în certificatul de agreare emis conform pct. 3.4.

Capitolul 3

Agrearea vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase

3.1 Vehiculele EX/II, EX/III, FL, OX, AT și MEMU trebuie să efectueze anual o verificare tehnică care include efectuarea simultană a:

- a) agreării, care are drept scop verificarea îndeplinirii cerințelor precizate în partea 9, cap. 9.2, 9.3, 9.7 și 9.8 din anexa B la ADR, după caz; și
- b) inspecției tehnice periodice conform celor precizate la pct. 4.1.

3.2 Agrearea vehiculelor de tipul EX/II, EX/III, FL, OX, AT și MEMU se efectuează de către reprezentanțele RAR pentru:

- a) vehiculele complete sau completate noi, fabricate sau importate,
- b) vehiculele complete sau completate care au mai fost înmatriculate anterior în altă țară și care se află la prima înmatriculare în România,
- c) vehiculele înmatriculate în România.

3.3 Agrearea vehiculelor care au fost supuse unor modificări constructive cu scopul de a fi transformate în vehicule pentru transportul anumitor mărfuri periculoase (vehicule EX/II, EX/III, FL, OX, AT și MEMU) este admisă numai dacă modificarea respectivă a fost efectuată într-un atelier autorizat de către RAR în acest scop și dacă vehiculele respective îndeplinesc cerințele specifice pentru omologarea individuală prevăzute în RNTR 7.

3.4 Conformitatea îndeplinirii de către vehiculele EX/II, EX/III, FL, OX, AT și MEMU a cerințelor precizate în partea 9 cap. 9.2, 9.3, 9.7 și 9.8 din Anexa B la ADR, după caz, este atestată printr-un certificat de agreare ADR emis de către RAR.

3.5 Certificatul de agreare poate fi emis numai dacă pentru suprastructură este prezentat documentul întocmit de către organismul competent desemnat de către ME, care atestă că respectiva suprastructură specializată corespunde constructiv și funcțional cerințelor specifice precizate în ADR și numai dacă sunt îndeplinite și cerințele referitoare la inspecția tehnică periodică generală conform celor precizate la pct. 4.1.

3.6 Atunci când vehiculele trebuie echipate cu un sistem de frânare de încetinire, producătorul(constructorul) vehiculului sau reprezentantul acestuia trebuie să elibereze o declarație de conformitate cu prescripțiile pertinente din anexa 5 la Regulamentul CEE-ONU nr. 13. Această declarație trebuie prezentată la prima verificare tehnică în vederea eliberării certificatului de agreare.

3.7 Constatările verificărilor referitoare la conformitatea vehiculului cu cerințele din partea 9 cap. 9.2, 9.3, 9.7 și 9.8 din Anexa B la ADR, după caz, precum și cele referitoare la documentele pentru suprastructură se consemnează în documentul prevăzut în anexa nr. 2. Verificarea prescripțiilor suplimentare precizate în cap. 9.3, 9.7 și 9.8 se face în conformitate cu precizările din anexa nr. 3.

3.8 „Certificatul de agreare pentru vehiculele care transportă anumite mărfuri periculoase” se eliberează de către RAR deținătorului vehiculului, individual și la cererea scrisă a acestuia, și este valabil maximum un an, cu posibilitate de prelungire.

Dacă certificatul există deja, acesta va fi completat cu următoarea dată la care valabilitatea acestuia încetează; dacă cel existent nu mai poate fi prelungit, se eliberează un nou certificat.

3.9 Termenul de valabilitate al certificatului de agreare pentru vehicule care transportă anumite mărfuri periculoase nu poate depăși termenul menționat în documentele emise de către organismul competent pentru suprastructură.

3.10 În cazul unităților de transport formate dintr-un autovehicul tractor și o remorcă sau semiremorcă se eliberează câte un certificat de agreare pentru fiecare vehicul în parte.

3.11 Modelele certificatelor de agreare sunt prevăzute în anexele nr. 4, 5 și 6.

CertIFICATELE prevăzute în anexele nr. 4, 5 și 6 sunt valabile pentru transportul în trafic internațional și național de mărfuri periculoase și vor fi barate cu o diagonală de culoare roz. Titlul documentului: „Certificat de agreare pentru vehicule care transportă anumite mărfuri periculoase” și conținutul rubricii 11 a acestuia trebuie redactate, în funcție de alegerea solicitantului, fie în limbile română și engleză (conform modelului prevăzut în anexa nr.4), fie în limbile română și franceză (conform modelului prevăzut în anexa nr.5), fie în limbile română și germană (conform modelului prevăzut în anexa nr.6).

Certificatul de agreare pentru un vehicul-cisternă pentru deșeuri care operează sub vid trebuie să conțină mențiunea următoare: „vehicul-cisternă pentru deșeuri care operează sub vid”, în cazul în care această mențiune este specificată în documentul pentru suprastructură întocmit de către organismul competent desemnat de către ME.

Capitolul 4

Inspecția tehnică periodică a vehiculelor care transportă anumite mărfuri periculoase

4.1 Vehiculele EX/ II, EX/ III, FL, OX, AT și MEMU pentru care se eliberează certificat de agreare trebuie supuse unei inspecții tehnice periodice generale efectuată pentru a verifica dacă sunt corespunzătoare cerințelor generale referitoare la inspecția tehnică periodică, în conformitate cu reglementările RNTR 1 în vigoare. Această inspecție tehnică periodică se efectuează de către RAR prin reprezentanțele sale teritoriale.

4.2 Reprezentanțele RAR efectuează, de asemenea, inspecțiile tehnice periodice la:

- a) remorcile-cisternă lente destinate transportului anumitor mărfuri periculoase;
- b) vehiculele din categoria N și O echipate cu suprastructuri destinate exclusiv pentru transportul de butelii de gaze.

4.3 Perioada de valabilitate a inspecției tehnice periodice este de maximum un an, fără a depăși termenul menționat în documentele pentru suprastructură emise de către organismul competent desemnat de către ME.

4.4 La prezentarea vehiculelor menționate la pct. 4.1 și 4.2 la inspecția tehnică periodică, deținătorul va prezenta în plus față de documentele precizate în reglementările RNTR 1 și următoarele documente:

- a) certificatul de agreare pentru vehicule care transportă anumite mărfuri periculoase, pentru vehiculele menționate la pct. 4.1, dacă acesta a fost eliberat anterior;
- b) documentul emis de către organismul competent desemnat de către ME, în termen de valabilitate, pentru suprastructurile specializate montate pe vehiculele menționate la pct. 4.1 și 4.2.

Capitolul 5

Dispoziții finale și tranzitorii

5.1 Dispozițiile tranzitorii aplicabile vehiculelor destinate transportului rutier de mărfuri periculoase sunt cele precizate în partea 1 cap. 1.6.5 din Anexa A la ADR.

5.2 Anexele nr. 1 – 6 fac parte integrantă din prezentele reglementări.

CAPITOLUL 9.2

Prescripții referitoare la construcția vehiculelor

9.2.1 Conformitatea cu prescripțiile prezentului capitol

9.2.1.1 Vehiculele EX/II, EX/III, FL, OX și AT trebuie să corespundă cerințelor prezentului capitol, conform tabelului de mai jos.

Pentru alte vehicule decât vehiculele EX/II, EX/III, FL, OX și AT:

- prescripțiile de la punctul 9.2.3.1.1 (echipament de frânare în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 13 sau Directiva 71/320/CEE) la toate vehiculele înmatriculate pentru prima dată (sau care au intrat în exploatare, dacă înmatricularea nu este obligatorie) după 30 iunie 1997;
- prescripțiile de la punctul 9.2.5 (dispozitiv de limitare a vitezei în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 89 sau Directiva 92/24/CE) se aplică la toate autovehiculele cu o masă maximă mai mare de 12 tone, înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 1987, și la toate autovehiculele cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, dar mai mică sau egală cu 12 tone, înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2007.

Specificații tehnice		Vehicule					Observații
		EX/II	EX/III	AT	FL	OX	
9.2.2	ECHIPAMENT ELECTRIC						
9.2.2.2	Cablaj		X	X	X	X	
9.2.2.3	Înterupătorul bateriei						
9.2.2.3.1			X ^{a)}		X ^{a)}		^{a)} Ultima frază de la 9.2.2.3.1 se aplică la toate vehiculele înmatriculate pentru prima dată (sau care au intrat în exploatare, dacă înmatricularea nu este obligatorie) începând cu 1 iulie 2005.
9.2.2.3.2			X		X		
9.2.2.3.3					X		
9.2.2.3.4			X		X		
9.2.2.4	Baterii	X	X		X		
9.2.2.5	Circuite alimentate în permanență						
9.2.2.5.1					X		
9.2.2.5.2			X				
9.2.2.6	Instalație electrică în spatele cabinei		X		X		
9.2.3	ECHIPAMENT DE FRÂNARE						
9.2.3.1	Dispoziții generale	X	X	X	X	X	
	Sistem de frânare antiblocare		X ^{b)}	X ^{b)}	X ^{b)}	X ^{b)}	^{b)} Aplicabil autovehiculelor (tractoare și purtătoare) cu o masă maximă mai mare de 16 tone și autovehiculelor autorizate să tracteze remorci (remorci complete, semiremorci și remorci cu

							axă centrală) cu o masă maximă mai mare de 10 tone. Autovehiculele trebuie să fie echipate cu un sistem de frânare antiblocare de categoria 1. Aplicabil remorcilor (remorci complete, semiremorci și remorci cu axă centrală) cu o masă maximă mai mare de 10 tone. Remorcile trebuie să fie echipate cu un sistem de frânare antiblocare de categoria A.
	Sistem de frânare de încetinire		X ^{c)}	X ^{c)}	X ^{c)}	X ^{c)}	^{c)} Aplicabil autovehiculelor cu o masă maximă mai mare de 16 tone sau autorizate să tracteze remorci cu o masă maximă mai mare de 10 tone. Sistemul de frânare de încetinire trebuie să fie de tip IIA.
9.2.4	PREVENIREA RISCURILOR DE INCENDIU						
9.2.4.2	Cabina vehiculului					X	
9.2.4.3	Rezervoare de combustibil	X	X		X	X	
9.2.4.4	Motor	X	X		X	X	
9.2.4.5	Sistem de evacuare	X	X		X		
9.2.4.6	Frâna de încetinire a vehiculului		X	X	X	X	
9.2.4.7	Dispozitive de încălzire cu combustie						
9.2.4.7.1 9.2.4.7.2 9.2.4.7.5		X ^{d)}	X ^{d)}	X ^{d)}	X ^{d)}	X ^{d)}	^{d)} Aplicabil la autovehiculele echipate după 30 iunie 1999. Conformitate obligatorie nu mai târziu de 1 ianuarie 2010 pentru vehiculele echipate înainte de 1 iulie 1999. Se utilizează data primei înmatriculări atunci când data echipării nu este disponibilă.
9.2.4.7.3 9.2.4.7.4					X ^{d)}		^{d)} Aplicabil la autovehiculele echipate după 30 iunie 1999. Conformitate obligatorie nu mai târziu de 1 ianuarie 2010 pentru vehiculele echipate înainte de 1 iulie 1999. Se utilizează data primei înmatriculări atunci când data echipării nu este disponibilă.
9.2.4.7.6		X	X				
9.2.5	DISPOZITIV DE LIMITARE A VITEZEI	X ^{e)}	X ^{e)}	X ^{e)}	X ^{e)}	X ^{e)}	^{e)} Aplicabil la autovehiculele cu masa maximă mai mare de 12 tone, înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 1987, și la toate autovehiculele cu masa maximă mai mare de 3,5 tone, dar mai mică sau egală cu 12 tone, înmatriculate pentru prima dată după 31 decembrie 2007.
9.2.6	DISPOZITIV DE CUPLARE A REMORCII	X	X				

9.2.1.2 MEMU trebuie să satisfacă prescripțiile din prezentul capitol aplicabile vehiculelor EX/III.

9.2.2 Echipament electric

9.2.2.1 Dispoziții generale

Instalația electrică, în ansamblul său, trebuie să satisfacă prescripțiile de la pct. 9.2.2.2 până la 9.2.2.6, conform tabelului de la 9.2.1.

9.2.2.2 Cablaj

9.2.2.2.1 Conductorii trebuie astfel dimensionați încât să se evite supraîncălzirea. Conductorii trebuie să fie izolați în mod corespunzător. Toate circuitele trebuie protejate prin elemente fuzibile sau disjunctoare automate, cu excepția următoarelor circuite :

- de la baterie la sistemele de pornire la rece și de oprire a motorului;
- de la baterie la alternator;
- de la alternator la cutia cu elemente fuzibile sau disjunctoare;
- de la baterie la demarorul motorului;
- de la baterie la cutia de comandă a sistemului de frânare de încetinire (a se vedea paragraful 9.2.3.1.2) dacă acesta 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.

9.2.2.2.2 Cablurile electrice trebuie atașate sigur și plasate astfel încât conductorii să fie protejați corespunzător împotriva solicitărilor mecanice și termice.

9.2.2.3 Întrerupătorul principal al bateriei

9.2.2.3.1 Un întrerupător pentru întreruperea circuitelor electrice trebuie montat cât mai aproape posibil de baterie. Dacă se utilizează un întrerupător monopolar, acesta trebuie plasat pe conductorul de alimentare, și nu pe cel de legare la masă.

9.2.2.3.2 Pentru a facilita funcțiile de deconectare și reconectare ale întrerupătorului, un dispozitiv de comandă trebuie instalat în cabina conducătorului auto. Acesta trebuie să fie ușor accesibil pentru conducătorul auto și semnalizat distinct. Acest dispozitiv trebuie protejat împotriva acționării involuntare, fie printr-un capac de protecție, fie cu un dispozitiv de comandă cu mișcare dublă, fie prin alte mijloace corespunzătoare. Pot fi instalate dispozitive de comandă suplimentare, cu condiția ca acestea să fie identificate în mod distinct și protejate împotriva unei manevrări involuntare. Dacă dispozitivul (dispozitivele) funcționează electric, circuitele dispozitivului (dispozitivelor) de comandă trebuie să respecte cerințele de la 9.2.2.5.

9.2.2.3.3 Întrerupătorul trebuie plasat într-o cutie având un grad de protecție IP65, conform standardului CEI 529.

9.2.2.3.4 Conexiunile electrice la întrerupător trebuie să aibă un grad de protecție IP54. Totuși, acest lucru nu este necesar dacă aceste conexiuni se află în interiorul unei cutii, care poate fi cea a bateriei. În acest caz, este suficientă protejarea acestor conexiuni împotriva scurtcircuitelor prin intermediul unui capac din cauciuc, de exemplu.

9.2.2.4 Baterii

Bornele bateriei trebuie să fie izolate electric sau acoperite de capacul izolator al cutiei bateriei. Dacă bateriile sunt situate în altă parte decât sub capota motorului, acestea trebuie fixate într-o cutie pentru baterii ventilată.

9.2.2.5 Circuite alimentate în permanență

9.2.2.5.1 a) Acele părți ale instalației electrice, inclusiv conductorii, care trebuie să rămână sub tensiune atunci când întrerupătorul bateriei este deschis, trebuie să aibă caracteristicile adecvate pentru utilizare în zone periculoase. Acest echipament trebuie să satisfacă dispozițiile generale ale standardului CEI 60079, părțile 0

și 14¹⁾ și dispozițiile suplimentare aplicabile ale standardului CEI 60079, părțile 1, 2, 5, 6, 7, 11, 15 sau 18²⁾.

- b) Pentru aplicarea standardului CEI 60079, partea 14¹⁾, trebuie utilizată clasificarea următoare:

Echipamentul electric aflat permanent sub tensiune, inclusiv conductorii, care nu este supus prescripțiilor punctelor 9.2.2.3 și 9.2.2.4 trebuie să satisfacă prescripțiile aplicabile zonei 1 pentru echipamentul electric în general sau prescripțiile aplicabile zonei 2 pentru echipamentul electric situat în cabina conducătorului auto. Trebuie îndeplinite prescripțiile aplicabile grupei de explozie IIC, clasa de temperatură T6.

Totuși, pentru echipamentul electric aflat în permanență sub tensiune, instalat într-un mediu unde temperatura determinată de echipamentul neelectric situat în același mediu depășește limita de temperatură T6, clasa de temperatură a echipamentului electric aflat sub tensiune în permanență trebuie să fie cel puțin T4.

- c) Conductorii de alimentare pentru echipamentul electric aflat în permanență sub tensiune fie trebuie să îndeplinească prescripțiile standardului CEI 60079, partea 7 („Securitate crescută”), și să fie protejați de o siguranță sau întrerupător automat al circuitului plasat cât mai aproape posibil de sursa de alimentare, fie, în cazul unui „echipament de siguranță intrinsec”, trebuie să fie protejați printr-un dispozitiv de siguranță plasat cât mai aproape posibil de sursa de alimentare.

9.2.2.5.2 Conexiunile de derivație ale întrerupătorului principal al bateriei pentru echipamentul electric care trebuie să rămână sub tensiune atunci când întrerupătorul bateriei este deschis trebuie protejate împotriva supraîncălzirii printr-o metodă adecvată, cum ar fi un element fuzibil, un întrerupător sau un dispozitiv de siguranță (limitator de curent).

9.2.2.6 Dispoziții aplicabile părții instalației electrice plasate în spatele cabinei

Ansamblul acestei instalații trebuie conceput, realizat și protejat astfel încât să nu poată provoca o aprindere sau un scurtcircuit în condiții normale de utilizare a vehiculelor și să minimizeze aceste riscuri în caz de impact sau de deformare. În special:

9.2.2.6.1 Cablaj

Conductorii situați în spatele cabinei conducătorului auto trebuie protejați împotriva șocurilor, abraziunii și frecării în timpul utilizării normale a vehiculului. Exemple de protecții adecvate sunt oferite în figurile 1, 2, 3 și 4 de mai jos. Totuși, cablurile senzorilor dispozitivelor de frânare antiblocare nu necesită o protecție suplimentară.

9.2.2.6.2 Iluminare

Nu trebuie utilizate becuri cu dulie filetată.

9.2.2.6.3 Conexiuni electrice

Conexiunile electrice dintre autovehicule și remorci trebuie să fie conforme gradului de protecție IP54 conform standardului CEI 529 și trebuie să fie concepute astfel încât să împiedice orice debranșare accidentală. Conexiunile trebuie să fie conforme cu standardele ISO 12098:2004 și ISO 7638:2003, după caz.

¹⁾ Dispozițiile standardului CEI 60079, partea 14, nu prevalează asupra dispozițiilor prezentei părți.

²⁾ Implicit, dispozițiile generale ale standardului european EN 50014 și dispozițiile suplimentare ale standardelor EN 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020, 50021 sau 50028 pot fi aplicate.

FIGURI

Figura N°1

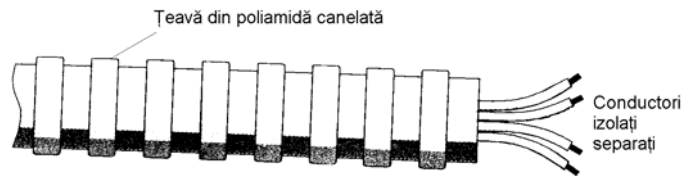


Figura N°2

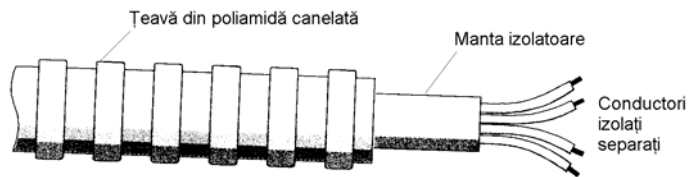


Figura N°3

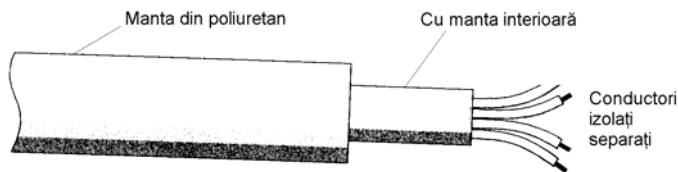
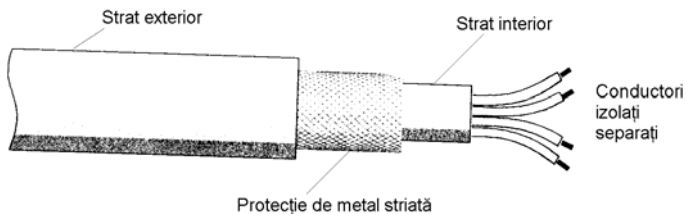


Figura N°4



9.2.3 Echipament de frânare

9.2.3.1 Dispoziții generale

9.2.3.1.1 Autovehiculele și remorcile destinate să constituie o unitate de transport pentru mărfuri periculoase trebuie să îndeplinească toate cerințele tehnice pertinente din Regulamentul CEE-ONU nr. 13³⁾, cu modificările ulterioare, sau Directiva 71/320/CEE⁴⁾, cu modificările ulterioare, conform datelor de aplicare specificate.

³⁾ Regulamentul CEE-ONU nr.13 (Prescripții uniforme referitoare la omologarea vehiculelor din categoriile M, N și 0 în ceea ce privește frânarea).

⁴⁾ Directiva 71/320/CEE (publicată inițial în Jurnalul oficial al Comunităților europene nr. L202 din 6.9.1971).

9.2.3.1.2 Vehiculele EX/III, FL, OX și AT trebuie să îndeplinească dispozițiile din anexa 5 a Regulamentului CEE-ONU nr. 13³⁾.

9.2.3.2 *(Abrogat)*

9.2.4 Prevenirea riscurilor de incendiu

9.2.4.1 Dispoziții generale

Dispozițiile tehnice de mai jos se vor aplica conform tabelului de la punctul 9.2.1.

9.2.4.2 Cabina

Cu excepția cazului în care cabina este construită din materiale greu inflamabile, în spatele cabinei trebuie dispus un scut metalic sau dintr-un alt material adecvat, cu o lățime egală cu cea a cisternei. Toate ferestrele din spatele cabinei sau din scut trebuie să fie închise ermetic, să fie realizate din sticlă securizată, rezistentă la foc și să aibă cadre ignifuge. Între cisternă și cabină sau scut, trebuie să existe un spațiu liber de cel puțin 15 cm.

9.2.4.3 Rezervoare de combustibil

Rezervoarele de combustibil pentru alimentarea motorului vehiculului trebuie să corespundă următoarelor prescripții:

- a) în caz de scurgere, combustibilul trebuie să curgă pe sol fără a veni în contact cu părțile încălzite ale vehiculului sau cu încărcătura;
- b) rezervoarele care conțin benzină trebuie echipate cu un dispozitiv anti-flacără eficient, care să se adapteze la orificiul de umplere, sau cu un dispozitiv care permite menținerea acestui orificiu închis ermetic.

9.2.4.4 Motor

Motoarele vehiculelor trebuie echipate și plasate astfel încât să se evite orice pericol pentru încărcătură ca urmare a încălzirii sau aprinderii. În cazul vehiculelor EX/II și EX/III, motorul trebuie să fie un motor cu aprindere prin comprimare.

9.2.4.5 Sistem de evacuare

Sistemul de evacuare (inclusiv tubulatura de evacuare) trebuie îndreptat sau protejat astfel încât să se evite orice pericol pentru încărcătură ca urmare a încălzirii sau aprinderii. Părțile sistemului de evacuare situate direct sub rezervorul de combustibil (diesel) trebuie să se găsească la o distanță de cel puțin 100 mm, sau să fie protejate printr-un ecran termic.

9.2.4.6 Frâna de încetinire a vehiculului

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

În plus, acest scut termic trebuie să protejeze sistemul de frânare împotriva scurgerilor, chiar accidentale, ale produsului transportat. Se va considera drept satisfăcătoare o protecție care are, de exemplu, un scut cu pereți dubli.

9.2.4.7 Dispozitive de încălzire cu combustie

9.2.4.7.1 Dispozitivele de încălzire cu combustie trebuie să îndeplinească cerințele tehnice pertinente din Regulamentul CEE-ONU nr. 122⁵⁾, cu modificările ulterioare, sau din

⁵⁾ Regulamentul CEE-ONU nr. 122 (Prescripții uniforme referitoare la omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește sistemele lor de încălzire)

Directiva 2001/56/CE⁶⁾, cu modificările ulterioare, în conformitate cu datele de aplicare specificate în acestea, precum și prevederile de la 9.2.4.7.2 până la 9.2.4.7.6 aplicabile, conform tabelului de la 9.2.1.

- 9.2.4.7.2 Dispozitivele de încălzire cu combustie și conductele lor de evacuare a gazelor trebuie concepute, amplasate și protejate sau acoperite astfel încât să prevină orice risc inacceptabil de încălzire ori de aprindere a încărcăturii. Această prescripție se consideră satisfăcută dacă rezervorul și sistemul de evacuare ale dispozitivului sunt conforme cu dispozițiile similare celor prescrise pentru rezervoarele de combustibil și sistemele de evacuare ale vehiculelor de la 9.2.4.3 și, respectiv 9.2.4.5.
- 9.2.4.7.3 Dispozitivele de încălzire cu combustie trebuie să poată fi scoase din funcțiune cel puțin prin următoarele metode:
- a) întrerupere manuală deliberată din cabina conducătorului auto;
 - b) oprirea motorului vehiculului; în acest caz, aparatul de încălzire poate fi repus în stare de funcționare manual de către conducătorul auto;
 - c) pornirea unei pompe de alimentare de pe autovehiculul pentru substanțele periculoase transportate.
- 9.2.4.7.4 O funcționare reziduală este permisă după ce dispozitivele de încălzire au fost întrerupte. Pentru metodele de la pct. 9.2.4.7.3 lit. b) și c), alimentarea cu aer de combustie trebuie să fie întreruptă prin măsuri adecvate, după un ciclu de funcționare reziduală de maximum 40 de secunde. Trebuie utilizate numai dispozitive de încălzire cu combustie pentru care s-a demonstrat că schimbătorul de căldură rezistă la un ciclu de funcționare reziduală redus de 40 secunde pe durata utilizării normale.
- 9.2.4.7.5 Dispozitivul de încălzire cu combustie trebuie pus în funcțiune manual. Dispozitivele de programare sunt interzise.
- 9.2.4.7.6 Sistemele de încălzire cu combustie care utilizează combustibili gazoși nu sunt autorizate.

9.2.5 Dispozitiv de limitare a vitezei

Autovehiculele (purtătoare și tractoarele pentru semiremorci) cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone trebuie echipate cu un dispozitiv de limitare a vitezei, conform prescripțiilor tehnice din Regulamentul CEE-ONU nr. 89⁷⁾, cu modificările ulterioare. Dispozitivul va fi reglat astfel încât viteza să nu depășească 90 km/h, ținând seama de toleranța tehnică a dispozitivului.

⁶⁾ Directiva 2001/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2001, referitoare la sistemele de încălzire pentru autovehicule și remorcile acestora (publicată inițial în Jurnalul oficial al Comunităților europene nr. L 292 din 9 noiembrie 2001).

⁷⁾ Regulamentul CEE-ONU nr. 89: Prescripții referitoare la omologarea:

I. vehiculelor, în ceea ce privește limitarea vitezei lor maxime;

II. vehiculelor, în ceea ce privește instalarea unui dispozitiv limitator de viteză (DLV) de un tip omologat.

III. Dispozitive limitatoare de viteză (DLV).

De asemenea, este posibilă aplicarea dispozițiilor corespunzătoare din Directiva 92/24/CEE a Consiliului, din 31 martie 1992 (publicată inițial în Jurnalul Oficial al Comunităților europene nr. L129 din 14/05/1992), modificate, cu condiția ca acestea să fi fost modificate conform ultimului amendament la Regulamentul nr. 89 aplicabil în momentul omologării vehiculului.

9.2.6 Dispozitive de cuplare a remorcilor

Dispozitivele de cuplare ale remorcilor trebuie să îndeplinească prescripțiile Regulamentului CEE-ONU nr. 55⁸⁾, cu modificările ulterioare, sau Directivei 94/20/CE⁹⁾, cu modificările ulterioare, conform datelor de aplicare specificate.

CAPITOLUL 9.3

Prescripții suplimentare privind vehiculele complete sau completate EX/II sau EX/III destinate transportului substanțelor și obiectelor explozive (clasa 1) în colete

9.3.1 Materiale care trebuie utilizate pentru construcția caroseriei vehiculelor

În componența caroseriilor nu trebuie să intre materiale susceptibile de a forma combinații periculoase cu substanțele explozive transportate.

9.3.2 Dispozitive de încălzire cu combustie

9.3.2.1 Dispozitive de încălzire cu combustie pot să fie instalate în vehicule EX/II și EX/III pentru încălzirea cabinei conducătorului auto sau a motorului.

9.3.2.2 Dispozitivele de încălzire cu combustie trebuie să îndeplinească prescripțiile de la pct. 9.2.4.7.1, 9.2.4.7.2, 9.2.4.7.5 și 9.2.4.7.6.

9.3.2.3 Întrerupătorul dispozitivului de încălzire poate fi instalat în exteriorul cabinei conducătorului auto.

Nu este necesar să se demonstreze că schimbătorul de căldură al dispozitivelor de încălzire rezistă la un ciclu redus de funcționare reziduală.

9.3.2.4 Nici un dispozitiv de încălzire cu combustie, rezervor de carburant, surse de energie, priză de aer de combustie sau de aer de încălzire și nicio ieșire a țevilor de evacuare necesare funcționării unui dispozitiv de încălzire cu combustie nu trebuie instalate în compartimentul de încărcare.

9.3.3 Vehicule EX/II

Vehiculele trebuie concepute, construite și echipate astfel încât substanțele și obiectele explozive să fie protejate de riscuri exterioare și de intemperii. Ele trebuie să fie închise sau acoperite cu o prelată. Prelata trebuie să fie rezistentă la sfâșiere și realizată dintr-un material impermeabil și greu inflamabil¹⁾. Ea trebuie întinsă bine, astfel încât să închidă suprafața de încărcare pe toate laturile.

Toate deschiderile compartimentului pentru încărcătură al vehiculelor acoperite trebuie să fie prevăzute cu uși sau panouri ajustate care pot fi zăvorâte. Compartimentul conducătorului auto trebuie separat de compartimentul pentru încărcătură printr-un perete fără interstiții.

9.3.4 Vehicule EX/III

9.3.4.1 Vehiculele trebuie concepute, construite și echipate astfel încât substanțele și obiectele explozive să fie protejate de riscuri exterioare și de intemperii. Aceste vehicule trebuie

⁸⁾ Regulamentul CEE-ONU nr. 55 (Prescripții uniforme referitoare la omologarea pieselor mecanice de cuplare a combinațiilor de vehicule).

⁹⁾ Directiva 94/20/CE a Parlamentului european și a Consiliului din 30 mai 1994 (publicată inițial în Jurnalul oficial al Comunităților Europene nr. L195 din 29.07.1994).

¹⁾ În cazul inflamabilității, această cerință va fi considerată îndeplinită dacă, în concordanță cu procedura specificată în standardul ISO 3795:1989 „Vehicule rutiere, tractoare și mașini agricole și forestiere- Determinarea comportamentului la ardere al materialelor interioare”, eșantioane ale prelatelor au o viteză de ardere care nu depășește 100 mm/min.

să fie închise. Compartimentul conducătorului auto trebuie separat de compartimentul pentru încărcătură printr-un perete fără interstiții. Suprafața de încărcare nu trebuie să prezinte interstiții. Pot fi instalate puncte de ancorare pentru reținerea încărcăturii. Toate îmbinările trebuie să fie etanșe. Toate deschiderile trebuie să poată fi zăvorâte. Ele trebuie plasate și construite astfel încât să se suprapună la îmbinări.

9.3.4.2 Caroseria trebuie să fie realizată din materiale rezistente la căldură și la flacără cu o grosime minimă de 10 mm. Materialele clasificate în clasa B-s3-d2 conform standardului EN 13501-1:2002 sunt considerate ca îndeplinind această cerință.

Dacă materialul utilizat pentru caroserie este metalic, tot interiorul caroseriei trebuie acoperit cu materiale care îndeplinesc aceeași cerință.

9.3.5 Motorul și compartimentul pentru încărcătură

Motorul unui vehicul EX/II sau EX/III trebuie să fie plasat în fața peretelui din față al compartimentului pentru încărcătură; totuși, el poate fi plasat sub compartimentul de încărcare, cu condiția ca instalarea sa să fie astfel realizată încât căldura emisă în exces să nu constituie nici un risc pentru încărcătură prin creșterea temperaturii la suprafața interioară a compartimentului pentru încărcătură peste 80 °C.

9.3.6 Surse de căldură externe și compartimentul pentru încărcătură

Sistemul de evacuare al vehiculelor EX/II și EX/III sau alte părți ale acestor vehicule complete sau completate trebuie construite și amplasate astfel încât căldura emisă în exces să nu constituie un risc pentru încărcătură prin creșterea temperaturii la suprafața interioară a compartimentului pentru încărcătură peste 80 °C.

9.3.7 Echipamentul electric

9.3.7.1 Tensiunea nominală a circuitului electric nu trebuie să fie mai mare de 24 V.

9.3.7.2 Corpurile de iluminat din compartimentul pentru încărcătură al vehiculelor EX/II trebuie să fie situate pe plafon și să fie acoperite, adică fără cabluri sau becuri expuse.

În cazul grupei de compatibilitate J, instalația electrică trebuie să aibă cel puțin gradul de protecție IP65 (de exemplu, rezistență la flacără Eex d). Orice echipament electric accesibil din interiorul compartimentului pentru încărcătură trebuie să fie protejat suficient de impactul mecanic din interior.

9.3.7.3 Instalația electrică a vehiculelor EX/III trebuie să satisfacă prescripțiile pertinente de la pct. 9.2.2.2, 9.2.2.3, 9.2.2.4, 9.2.2.5.2 și 9.2.2.6.

Instalația electrică situată în compartimentul pentru încărcătură trebuie protejată împotriva prafului (grad de protecție cel puțin IP54 sau echivalent) sau, în cazul grupei de compatibilitate J, cel puțin IP65 (de exemplu, rezistență la flacără Eex d).

CAPITOLUL 9.7

Prescripții suplimentare referitoare la vehicule-cisternă (cisterne fixe), vehicule-baterie și vehicule complete sau completate utilizate pentru transportul de mărfuri periculoase în cisterne demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ sau în containere-cisternă, cisterne mobile sau CGEM cu o capacitate mai mare de 3 m³ (vehicule EX/III, FL, OX și AT)

9.7.1 Prescripții generale

9.7.1.1 În afara vehiculului propriu-zis sau a elementelor sistemului de rulare utilizate în locul acestuia, un vehicul-cisternă cuprinde unul sau mai multe rezervoare, echipamentele lor și piesele de legătură la vehicul sau la sistemul de rulare.

9.7.1.2 Odată atașată o cisternă demontabilă la vehiculul purtător, ansamblul trebuie să corespundă prescripțiilor referitoare la vehiculele-cisternă.

9.7.2 Prescripții referitoare la cisterne

9.7.2.1 Cisternele fixe sau demontabile metalice trebuie să corespundă prescripțiilor pertinente din capitolul 6.8.

9.7.2.2 Elementele vehiculelor-baterie și CGEM trebuie să corespundă prescripțiilor pertinente din capitolului 6.2 în cazul buteliilor, tuburilor, rezervoarelor sub presiune și cadrelor de butelii, sau ale capitolului 6.8 în cazul cisternelor.

9.7.2.3 Containerele-cisternă metalice trebuie să corespundă prescripțiilor capi. 6.8; cisternele mobile trebuie să corespundă prescripțiilor cap. 6.7 sau, dacă este cazul, celor ale codului IMDG (a se vedea paragraful 1.1.4.2).

9.7.2.4 Cisternele din material plastic ranforsat cu fibre trebuie să corespundă prescripțiilor capitolului 6.9.

9.7.2.5 Cisternele pentru deșeuri care operează sub vid trebuie să corespundă prescripțiilor cap. 6.10.

9.7.3 Mijloace de fixare

Mijloacele de fixare trebuie concepute pentru a rezista la solicitările statice și dinamice în condiții normale de transport, precum și la eforturile minime, așa cum sunt definite la 6.8.2.1.2, 6.8.2.1.11 până la 6.8.2.1.15 și 6.8.2.1.16, în cazul vehiculelor-cisternă, vehiculelor-baterie și vehiculelor purtătoare de cisterne demontabile.

9.7.4 Legarea la pământ a vehiculelor FL

Cisternele metalice sau din material plastic ranforsat cu fibre ale vehiculelor-cisternă FL și elementele vehiculelor-baterie FL trebuie legate la șasiul vehiculului prin intermediul cel puțin al unei bune conexiuni electrice. Orice contact metalic care ar putea provoca o coroziune electrochimică trebuie evitat.

NOTĂ: A se vedea de asemenea pct. 6.9.1.2 și 6.9.2.14.3.

9.7.5 Stabilitatea vehiculelor-cisternă

9.7.5.1 Lățimea totală a suprafeței de sprijin pe sol (distanța dintre punctele exterioare de contact cu solul ale pneurilor dreapta și stânga ale aceleiași axe) trebuie să fie cel puțin egală cu 90 % din înălțimea centrului de greutate a vehiculului-cisternă încărcat. Pentru vehiculele articulate, masele pe axe ale unității purtătoare a semiremorcii încărcate nu trebuie să depășească 60 % din masa totală a ansamblului vehiculului articulat complet.

9.7.5.2 În plus, vehiculele-cisternă cu cisterne fixe, de capacitate mai mare de 3 m³, destinate transportului de substanțe periculoase în stare lichidă sau topită și încercate la o presiune mai mică de 4 bar, trebuie să fie conforme prescripțiilor tehnice ale

Regulamentului CEE-ONU nr. 111¹⁾ referitoare la stabilitatea laterală, modificat, conform datelor de aplicare specificate. Aceste prescripții se aplică vehiculelor-cisternă înmatriculate pentru prima dată începând cu 1 iulie 2003.

9.7.6 Protecția spate a vehiculelor

Partea din spate a vehiculului trebuie prevăzută, pe toată lățimea cisternei, cu o bară de protecție suficient de rezistentă la impactul din spate. Între peretele spate al cisternei și partea din spate a barei de protecție trebuie să existe un spațiu de cel puțin 100 mm (această distanță fiind măsurată față de cel mai din spate punct al peretelui cisternei sau de accesoriile proeminente în contact cu substanța transportată). Vehiculele cu rezervoare basculante pentru transportul substanțelor pulverulente sau granuloase și cisternele pentru deșeuri care operează sub vid, cu rezervor basculant, care se descarcă prin partea din spate, nu trebuie să fie prevăzute cu bară de protecție dacă echipamentele spate ale rezervoarelor au în compunere un mijloc de protecție a rezervoarelor care le protejează în același mod ca și bara de protecție.

NOTA 1 : Această prescripție nu se aplică vehiculelor utilizate pentru transportul substanțelor periculoase în containere-cisternă, cisterne mobile sau CGEM.

NOTA 2 : Pentru protecția cisternelor împotriva deteriorării în urma unui impact lateral sau răsturnării, a se vedea pct. 6.8.2.1.20 și 6.8.2.1.21, iar pentru cisternele mobile, pct. 6.7.2.4.3 și 6.7.2.4.5.

9.7.7 Dispozitive de încălzire cu combustie

9.7.7.1 Dispozitivele de încălzire cu combustie trebuie să corespundă prescripțiilor de la 9.2.4.7.1, 9.2.4.7.2, 9.2.4.7.5 și următoarelor prescripții:

- a) întrerupătorul poate fi instalat la exteriorul cabinei conducătorului auto;
- b) dispozitivul de încălzire poate fi scos din funcțiune din exteriorul compartimentului pentru încărcătură; și
- c) nu este necesar să se demonstreze că schimbătorul de căldură al dispozitivului de încălzire rezistă la un ciclu redus de funcționare reziduală;

În plus, pentru vehiculele FL, trebuie să fie îndeplinite prescripțiile de la 9.2.4.7.3 și 9.2.4.7.4.

9.7.7.2 Dacă vehiculul este destinat transportului de mărfuri periculoase pentru care este prescrisă o etichetă conform modelelor nr. 1.5, 3, 4.1, 4.3, 5.1 sau 5.2, nici un rezervor de combustibil, nicio sursă de energie, priză de aer de combustie sau de aer de încălzire și nicio ieșire a țevilor de evacuare necesare funcționării unui dispozitiv de încălzire cu combustie nu trebuie instalate în compartimentul pentru încărcătură. Se va asigura ca ieșirea pentru aerul cald să nu fie obturată de încărcătură. Temperatura la care încărcătura este supusă nu trebuie să depășească 50 °C. Aparatele de încălzire instalate în interiorul compartimentelor pentru încărcătură trebuie concepute astfel încât să împiedice aprinderea unei atmosfere explozive în condițiile de exploatare.

9.7.8 Echipamentul electric

9.7.8.1 Instalația electrică la vehiculele FL, pentru care este necesară o omologare conform pct. 9.1.2, trebuie să satisfacă prescripțiile de la 9.2.2.2, 9.2.2.3, 9.2.2.4, 9.2.2.5.1 și 9.2.2.6.

Totuși, orice suplimentări sau modificări ale instalației electrice trebuie să corespundă prescripțiilor aplicabile echipamentului electric din grupa și clasa de temperatură pertinente, conform substanțelor de transportat.

NOTĂ : Pentru dispozițiile tranzitorii, a se vedea punctul 1.6.5.

¹⁾

Regulamentul CEE-ONU nr. 111: Prescripții referitoare la omologarea vehiculelor-cisternă din categoriile N și O în ceea ce privește stabilitatea la răsturnare.

9.7.8.2 Echipamentul electric al vehiculelor FL, situat în zonele în care există sau poate exista o atmosferă explozivă într-o proporție care necesită luarea de măsuri speciale, trebuie să aibă caracteristici adecvate pentru utilizarea în zone periculoase. Acest echipament trebuie să satisfacă dispozițiile generale ale standardului CEI 60079, părțile 0 și 14 și dispozițiile suplimentare aplicabile din standardul CEI 60079, părțile 1, 2, 5, 6, 7, 11 sau 18²⁾. Echipamentul electric trebuie să corespundă prescripțiilor aplicabile echipamentului electric din grupa și clasa de temperatură pertinente, conform substanțelor de transportat.

Pentru aplicarea standardului CEI 60079 partea 14²⁾, trebuie utilizată următoarea clasificare :

ZONA 0

Interiorul compartimentelor cisternei, accesoriile de încărcare și de golire și tubulatura de recuperare a vaporilor

ZONA 1

Interiorul casetelor de protecție pentru echipamentul utilizat la încărcare și golire și zona situată la mai puțin de 0,5 m de dispozitivele de aerisire și supapele de decompresiune.

9.7.8.3 Echipamentul electric aflat în permanență sub tensiune, inclusiv conductorii, situat în afara zonelor 0 și 1, trebuie să satisfacă prescripțiile care se aplică zonei 1 pentru echipamentul electric în general sau prescripțiilor aplicabile zonei 2 pentru echipamentul electric situat în cabina conducătorului auto, conform CEI 60079 partea 14²⁾. Echipamentul electric trebuie să corespundă prescripțiilor aplicabile echipamentului electric din grupa și clasa de temperatură pertinente, conform substanțelor de transportat.

²⁾ Ca alternativă, pot fi aplicate dispozițiile generale ale standardului european EN 50014 și dispozițiile suplimentare ale standardelor EN 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020 sau 50028.

CAPITOLUL 9.8

Prescripții suplimentare referitoare la MEMU complete sau completate

9.8.1 Prescripții generale

În afara vehiculului propriu-zis sau a elementelor sistemului de rulare utilizate în locul acestuia, o MEMU cuprinde una sau mai multe cisterne și containere pentru transportul în vrac, echipamentele lor și piesele de legătură la vehicul sau la sistemul de rulare.

9.8.2 Prescripții referitoare la cisterne și la containerele pentru transportul în vrac

Cisternele, containerele pentru transportul în vrac și compartimentele speciale pentru coletele de explozivi ale MEMU trebuie să corespundă prescripțiilor din capitolul 6.12.

9.8.3 Legarea la pământ a MEMU

Cisternele, containerele pentru transportul în vrac și compartimentele speciale pentru coletele de explozivi, din metal sau din material plastic ranforsat cu fibre, trebuie legate la șasiul vehiculului prin intermediul cel puțin a unei bune conexiuni electrice. Trebuie evitat orice contact metalic care ar putea provoca o coroziune electrochimică sau care ar putea reacționa cu mărfurile periculoase transportate în cisterne sau în containerele pentru transportul în vrac.

9.8.4 Stabilitatea MEMU

Lățimea totală a suprafeței de sprijin pe sol (distanța dintre punctele exterioare de contact cu solul ale pneurilor dreapta și stânga ale aceleiași axe) trebuie să fie cel puțin egală cu 90 % din înălțimea centrului de greutate a vehiculului încărcat. Pentru vehiculele articulate, masele pe axe ale unității purtătoare a semiremorcii încărcate nu trebuie să depășească 60 % din masa totală a ansamblului vehiculului articulat complet.

9.8.5 Protecția spate a MEMU

Partea din spate a vehiculului trebuie prevăzută, pe toată lățimea cisternei, cu o bară de protecție suficient de rezistentă la impactul din spate. Între peretele spate al cisternei și partea din spate a barei de protecție trebuie să existe un spațiu de cel puțin 100 mm (această distanță fiind măsurată față de cel mai din spate punct al peretelui cisternei sau de echipamentele de protecție ori accesoriile în contact cu substanța transportată). Vehiculele cu rezervoare basculante care se descarcă prin partea din spate nu trebuie să fie prevăzute cu bară de protecție dacă echipamentele spate ale rezervoarelor au în componență un mijloc de protecție a rezervoarelor care le protejează în același mod ca și bara de protecție.

NOTĂ : Această prescripție nu se aplică la MEMU ale căror cisterne sunt protejate într-un mod adecvat împotriva impactului din spate prin alte mijloace, cum ar fi echipamente sau conducte care nu conțin mărfuri periculoase.

9.8.6 Dispozitive de încălzire cu combustie

9.8.6.1 Dispozitivele de încălzire cu combustie trebuie să corespundă prescripțiilor de la 9.2.4.7.1, 9.2.4.7.2, 9.2.4.7.5, 9.2.4.7.6 și următoarelor prescripții:

- a) întrerupătorul poate fi instalat la exteriorul cabinei conducătorului auto;
- b) dispozitivul de încălzire trebuie să poată fi scos din funcțiune din exteriorul compartimentului MEMU; și
- c) nu este necesar să se demonstreze că schimbătorul de căldură al dispozitivului de încălzire rezistă la un ciclu redus de funcționare reziduală.

9.8.6.2 Nici un rezervor de combustibil, nici o sursă de energie, priză de aer de combustie sau de aer de încălzire și nicio ieșire a țevilor de evacuare necesare funcționării unui dispozitiv de încălzire cu combustie nu trebuie instalate în compartimentele pentru încărcătură care conțin cisterne. Se va asigura ca ieșirea pentru aerul cald să nu fie obturată. Temperatura la care este supus oricare echipament nu trebuie să depășească 50°C. Aparatele de încălzire instalate în interiorul compartimentelor trebuie concepute astfel încât să împiedice aprinderea unei atmosfere explozive în condițiile de exploatare.

9.8.7 Prescripții suplimentare referitoare la siguranță

9.8.7.1 MEMU trebuie să fie echipate cu sisteme automate pentru stingerea incendiilor la compartimentul motor.

9.8.7.2 Protecția încărcăturii împotriva incendiului cauzat de pneuri trebuie asigurată prin scuturi termice din metal.

9.8.8 Prescripții suplimentare referitoare la securitate

Echipamentele pentru fabricarea explozivilor și compartimentele speciale ale MEMU trebuie prevăzute cu dispozitive de zăvorâre.

ANEXA nr. 2
la reglementări(față)

ANEXĂ										
La raportul de inspecție tehnică										
Valabilă pentru vehicule care transportă anumite mărfuri periculoase										
Număr de înmatriculare.....			Număr de identificare.....				Nr CIV.....			
Serie suprastructură.....			Anexă la raportul de verificare nr..... din.....							
Tip vehicul ADR		EX/II	EX/III	FL	OX	AT	MEMU			
Nr. crt.	Obiectul verificării	Tipurile de vehicule ADR la care se aplică			Codul respin gerii	Condiția din ADR RNTR 3	C ¹⁾	NC ²⁾	NA ³⁾	Obs.
1.	Documente, identificare - certificat de înmatriculare; - CIV; - document suprastructură (inclusiv pentru caroserie vehicule EX și MEMU); - cerere tip; - declarație conformitate dispozitiv frână de încetinire(la prima agreare).	EX/II, EX/III, FL, OX, AT, MEMU			400	-				
2.	Cablaje instalație electrică	EX/III, FL, OX, AT, MEMU			413	9.2.2.2				
3.	Înterupător general	EX/III, FL, MEMU			414	9.2.2.3.1 9.2.2.3.2 9.2.2.3.4				
4.	Înterupător general	FL			414	9.2.2.3.3				
5.	Baterii de acumuloare	EX/II, EX/III, FL, MEMU			414	9.2.2.4				
6.	Circuite alimentate în permanență FL	FL			413	9.2.2.5.1				
7.	Circuite alimentate în permanență EX/III, MEMU	EX/III, MEMU			413	9.2.2.5.2				
8.	Instalația electrică din spatele cabinei	EX/III, FL, MEMU			413	9.2.2.6				
9.	Sistem de frânare	EX/II, EX/III, FL, OX, AT, MEMU			404	9.2.3.1				
10.	ABS, frână de încetinire	EX/III, FL, OX, AT, MEMU			405	9.2.3.1				
11.	Cabină	OX			406	9.2.4.2				
12.	Rezervoare de combustibil	EX/II, EX/III, FL, OX, MEMU			408	9.2.4.3				
13.	Amplasare motor	EX/II, EX/III, FL, OX, MEMU			401	9.2.4.4				
14.	Sistem de evacuare	EX/II, EX/III, FL, MEMU			402	9.2.4.5				
15.	Protecție termică frână de încetinire	EX/III, FL, OX, AT, MEMU			402	9.2.4.6				
16.	Dispozitive de încălzire cu combustie vehicule EX	EX/II, EX/III			415	9.2.4.7.1 9.2.4.7.2 9.2.4.7.5 9.2.4.7.6 9.3.2.1 9.3.2.2 9.3.2.3				
17.	Dispozitive de încălzire cu combustie vehicule FL	FL			415	9.2.4.7.1 9.2.4.7.2 9.2.4.7.3 9.2.4.7.4 9.2.4.7.5 9.7.7.1				
18.	Dispozitive de încălzire cu combustie vehicule OX și AT	OX, AT			415	9.2.4.7.1 9.2.4.7.2 9.2.4.7.5 9.7.7.1				
19.	Dispozitive de încălzire cu combustie vehicule MEMU	MEMU			415	9.2.4.7.1 9.2.4.7.2 9.2.4.7.5 9.2.4.7.6 9.8.6.1				
20.	Dispozitiv de limitare a vitezei	EX/II, EX/III, FL, OX, AT, MEMU			416	9.2.5				
21.	Dispozitive de cuplare a remorcilor	EX/II, EX/III, MEMU			418	9.2.6				
22.	Amplasare motor vehicule EX	EX/II, EX/III			401	9.3.5				
23.	Sistem de evacuare vehicule EX	EX/II, EX/III			402	9.3.6				
24.	Echipament electric vehicule EX	EX/II, EX/III			413	9.3.7.1				
25.	Echipament electric vehicule FL	FL			413	9.7.8.1				
26.	Prescripții suplimentare referitoare la vehicule MEMU	MEMU			402	9.8.7.1 9.8.7.2				
27.	Modificări neomologate și neconforme	EX/II, EX/III, FL, OX, AT, MEMU			419	-				

Notă: 1)-Corespunde; 2)- Nu corespunde;3)-Nu este aplicabil

Verificarea prescripțiilor suplimentare precizate în cap. 9.3, 9.7 și 9.8

Specificații tehnice	Verificări efectuate de RAR	Verificări efectuate de organismul competent din cadrul ME	Verificări în sarcina operatorului de transport
9.3 Prescripții suplimentare privind vehiculele complete sau completate EX/II sau EX/III destinate transportului substanțelor și obiectelor explozive (clasa 1) în colete			
9.3.1		X	
9.3.2			
9.3.2.1	X		
9.3.2.2	X		
9.3.2.3	X		
9.3.2.4		X	
9.3.3		X	
9.3.4			
9.3.4.1		X	
9.3.4.2		X	
9.3.5	X		
9.3.6	X		
9.3.7			
9.3.7.1	X		
9.3.7.2		X	
9.3.7.3 (primul paragraf)	X		
9.3.7.3 (al doilea paragraf)		X	
9.7 Prescripții suplimentare referitoare la vehicule-cisternă (cisterne fixe), vehicule - baterie și vehicule complete sau completate utilizate pentru transportul de mărfuri periculoase în cisterne demontabile cu o capacitate mai mare de 1 m³ sau în containere - cisternă, cisterne mobile sau CGEM cu o capacitate individuală mai mare de 3 m³ (vehicule EX/III, FL, OX și AT)			
9.7.1.2	X	X	X
9.7.2			
9.7.2.1		X	
9.7.2.2		X	
9.7.2.3		X	
9.7.2.4		X	
9.7.2.5		X	
9.7.3		X	
9.7.4		X	
9.7.5			
9.7.5.1	X		
9.7.5.2	X ¹⁾		
9.7.6		X	
9.7.7			
9.7.7.1	X		
9.7.7.2		X	X
9.7.8			
9.7.8.1	X		
9.7.8.2		X	
9.7.8.3		X	
9.8 Prescripții suplimentare referitoare la MEMU complete sau completate			
9.8.2		X	
9.8.3		X	
9.8.4	X		

9.8.5		X	
9.8.6			
9.8.6.1	X		
9.8.6.2		X	
9.8.7			
9.8.7.1	X		
9.8.7.2	X		
9.8.8		X	

Notă: 1) organismul competent desemnat de ME indică dacă vehiculul se încadrează în cerințele de la pct. 9.7.5.2

ROMÂNIA
MINISTERUL TRANSPORTURILOR
ȘI INFRASTRUCTURII



REGISTRUL
AUTO
ROMÂN

CERTIFICATE OF APPROVAL FOR VEHICLES CARRYING CERTAIN DANGEROUS GOODS					
<p>This certificate testifies that the vehicle specified below fulfils the conditions prescribed by the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)</p> <p>CERTIFICAT DE AGREARE PENTRU VEHICULE CARE TRANSPORTĂ ANUMITE MĂRFURI PERICULOASE</p> <p>Acest certificat atestă că vehiculul definit mai jos îndeplinește condițiile cerute de Acordul european pentru transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR)</p>					
1. Seria numărul	2. Constructor:	3. Nr. identificare al vehiculului:	4. Nr. înmatriculare:		
5. Numele și sediul transportatorului, utilizatorului sau proprietarului:					
6. Definirea vehiculului ¹⁾ :					
7. Încadrarea (încadrările) vehiculului conform pct. 9.1.1.2. al ADR ²⁾ :					
EX/II	EX/III	FL	OX	AT	MEMU
8. Sistemul frânei de încetinire ³⁾ :					
<input type="checkbox"/> Nu este aplicabil acestui vehicul.					
<input type="checkbox"/> Eficacitatea conform pct. 9.2.3.1.2 din ADR este suficientă pentru o masă a unității de transport de : t ⁴⁾ .					
9. Definirea suprastructurii (lor) tip cisternă / vehicul-baterie (dacă este cazul):					
9.1. Constructorul suprastructurii:					
9.2. Nr. de omologare al suprastructurii/componentelor vehiculului baterie::					
9.3. Nr. de identificare al suprastructurii / componentelor vehiculului baterie:					
9.4. Anul fabricației suprastructurii:					
9.5. Codul suprastructurii conf. pct. 4.3.3.1 sau 4.3.4.1 din ADR:					
9.6. Dispoziții speciale TC și TE conform punctului 6.8.4 din ADR (dacă sunt aplicabile) ⁶⁾ :					
10. Mărfurile periculoase autorizate pentru transport:					
Vehiculul îndeplinește condițiile cerute pentru transportul mărfurilor periculoase admise conform încadrării (încadrărilor) de la pct. 7					
10.1 În cazul unui vehicul EX/II sau EX/III ³⁾ <input type="checkbox"/> mărfuri din Clasa 1 inclusiv grupa de compatibilitate J <input type="checkbox"/> mărfuri din Clasa 1 exclusiv grupa de compatibilitate J					
10.2 În cazul unui vehicul cisternă / vehicul baterie ³⁾ :					
<input type="checkbox"/> pot fi transportate numai substanțele permise conform codului-cisternă și tuturor dispozițiilor speciale indicate la pct. 9 ⁵⁾					
sau					
<input type="checkbox"/> pot fi transportate numai următoarele substanțe (Clasa, nr. ONU, și, dacă este cazul, grupa de ambalare sau denumirea oficială a mărfii transportate):					
Pot fi transportate numai substanțele care nu sunt susceptibile de a reacționa periculos cu materialele carcasei, garniturilor, echipamentelor și învelișurilor de protecție(dacă este aplicabil).					
11. Remarks - Observații:					
12. Valabil până la:		Ștampila emitentului			
		Localitatea, data, semnătura			

1) conform definițiilor autovehiculelor și remorcilor din categoriile N și O așa cum sunt definite în Anexa 7 a Rezoluției de ansamblu pentru construcția de vehicule (R.E. 3) sau în Directiva 97/27/CE.

2) se va (vor) bara simbolizarea (simbolizările) neadecvată (e)

3) se va bifa mențiunea valabilă

4) se va înscrie valoarea constructivă corectă. O valoare de 44 t nu va putea modifica masa maximă autorizată înscrisă în documentele de înmatriculare.

5) substanțele admise pentru cisternele cu codul menționat la pct. 9 sau pentru alt cod permis conform ierarhiei stabilite la pct. 4.3.3.1.2 sau 4.3.4.1.2, ținând seama de dispozițiile speciale, dacă există.

6) nu este necesar când substanțele autorizate sunt precizate la pct. 10.2

13. Prelungiri ale valabilității :	
Valabilitate prelungită până la:	Ștampila emitentului, locul, data, semnătura.

NOTĂ: Acest certificat trebuie să fie returnat emitentului atunci când vehiculul este scos din exploatare, dacă vehiculul este transferat altui transportator, utilizator sau proprietar, așa cum este specificat la poz. 5, la expirarea valabilității sale sau dacă vehiculul suferă modificări ale uneia sau mai multe caracteristici principale.

ROMÂNIA
MINISTERUL TRANSPORTURILOR
ȘI INFRASTRUCTURII



REGISTRUL
AUTO
ROMÂN

CERTIFICAT D'AGREMENT POUR LES VÉHICULES TRANSPORTANT CERTAINES MARCHANDISES DANGEREUSES					
Ce certificat atteste que le véhicule désigné ci-après remplit les conditions requises par l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR)					
CERTIFICAT DE AGREARE PENTRU VEHICULE CARE TRANSPORTĂ ANUMITE MĂRFURI PERICULOASE					
Acest certificat atestă că vehiculul definit mai jos îndeplinește condițiile cerute de Acordul european pentru transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR)					
1. Seria numărul	2. Constructor:	3. Nr. identificare al vehiculului:	4. Nr. înmatriculare:		
5. Numele și sediul transportatorului, utilizatorului sau proprietarului:					
6. Definirea vehiculului ¹⁾ :					
7. Încadrarea (încadrările) vehiculului conform pct. 9.1.1.2. al ADR ²⁾ :					
EX/II	EX/III	FL	OX	AT	MEMU
8. Sistemul frânei de încetinire ³⁾ :					
<input type="checkbox"/> Nu este aplicabil acestui vehicul.					
<input type="checkbox"/> Eficacitatea conform pct. 9.2.3.1.2 din ADR este suficientă pentru o masă a unității de transport de : t ⁴⁾ .					
9. Definirea suprastructurii (lor) tip cisternă / vehicul-baterie (dacă este cazul):					
9.1. Constructorul suprastructurii:					
9.2. Nr. de omologare al suprastructurii/componentelor vehiculului baterie::					
9.3. Nr. de identificare al suprastructurii / componentelor vehiculului baterie:					
9.4. Anul fabricației suprastructurii:					
9.5. Codul suprastructurii conf. pct. 4.3.3.1 sau 4.3.4.1 din ADR:					
9.6. Dispoziții speciale TC și TE conform punctului 6.8.4 din ADR (dacă sunt aplicabile) ⁶⁾ :					
10. Mărfurile periculoase autorizate pentru transport:					
Vehiculul îndeplinește condițiile cerute pentru transportul mărfurilor periculoase admise conform încadrării (încadrărilor) de la pct. 7					
10.1 În cazul unui vehicul EX/II sau EX/III ³⁾ <input type="checkbox"/> mărfuri din Clasa 1 inclusiv grupa de compatibilitate J <input type="checkbox"/> mărfuri din Clasa 1 exclusiv grupa de compatibilitate J					
10.2 În cazul unui vehicul cisternă / vehicul baterie ³⁾ :					
<input type="checkbox"/> pot fi transportate numai substanțele permise conform codului-cisternă și tuturor dispozițiilor speciale indicate la pct. 9 ⁵⁾					
sau					
<input type="checkbox"/> pot fi transportate numai următoarele substanțe (Clasa, nr. ONU, și, dacă este cazul, grupa de ambalare sau denumirea oficială a mărfii transportate):					
Pot fi transportate numai substanțele care nu sunt susceptibile de a reacționa periculos cu materialele carcasei, garniturilor, echipamentelor și învelișurilor de protecție(dacă este aplicabil).					
11. Observations - Observații:					
12. Valabil până la:		Ștampila emitentului			
		Localitatea, data, semnătura			

1) conform definițiilor autovehiculelor și remorcilor din categoriile N și O așa cum sunt definite în Anexa 7 a Rezoluției de ansamblu pentru construcția de vehicule (R.E. 3) sau în Directiva 97/27/CE.

2) se va (vor) bara simbolizarea (simbolizările) neadecvată (e)

3) se va bifa mențiunea valabilă

4) se va înscrie valoarea constructivă corectă. O valoare de 44 t nu va putea modifica masa maximă autorizată înscrisă în documentele de înmatriculare.

5) substanțele admise pentru cisternele cu codul menționat la pct. 9 sau pentru alt cod permis conform ierarhiei stabilite la pct. 4.3.3.1.2 sau 4.3.4.1.2, ținând seama de dispozițiile speciale, dacă există.

6) nu este necesar când substanțele autorizate sunt precizate la pct. 10.2

13. Prelungiri ale valabilității :	
Valabilitate prelungită până la:	Ștampila emitentului, locul, data, semnătura.

NOTĂ: Acest certificat trebuie să fie returnat emitentului atunci când vehiculul este scos din exploatare, dacă vehiculul este transferat altui transportator, utilizator sau proprietar, așa cum este specificat la poz. 5, la expirarea valabilității sale sau dacă vehiculul suferă modificări ale uneia sau mai multe caracteristici principale.

13. Prelungiri ale valabilității :	
Valabilitate prelungită până la:	Ștampila emitentului, locul, data, semnătura.

NOTĂ: Acest certificat trebuie să fie returnat emitentului atunci când vehiculul este scos din exploatare, dacă vehiculul este transferat altui transportator, utilizator sau proprietar, așa cum este specificat la poz. 5, la expirarea valabilității sale sau dacă vehiculul suferă modificări ale uneia sau mai multe caracteristici principale.