

REGULAMENTUL (UE) NR. 458/2011 AL COMISIEI

din 12 mai 2011

privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora cu privire la montarea anvelopelor și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate ⁽¹⁾, în special articolul 14 alineatul (1) litera (a),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 este un regulament individual în sensul procedurii de omologare de tip prevăzută în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (directivă-cadru) ⁽²⁾.
- (2) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 abrogă Directiva 92/23/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor ⁽³⁾. Cerințele stabilite în directiva respectivă ar trebui preluate în prezentul regulament și, după caz, adaptate la evoluția cunoștințelor științifice și tehnice.
- (3) Domeniul de aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie conform cu cel al Directivei 92/23/CEE. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să cuprindă vehicule din categoriile M, N și O.
- (4) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 stabilește cerințele de bază pentru omologarea de tip a autovehiculelor referitoare la montarea anvelopelor. Prin urmare, este necesar să se stabilească proceduri, încercări și cerințe specifice pentru o astfel de omologare de tip, pentru a se asigura că anvelopele utilizate pe un vehicul sunt corespunzătoare pentru sarcina, viteza și caracteristicile de utilizare ale vehiculului respectiv.
- (5) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile M, N și O, definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „tip de vehicul în ceea ce privește montarea anvelopelor” înseamnă vehicule care nu diferă în caracteristici esențiale, precum tipurile de anvelope, indicii de mărime maximă și minimă a anvelopei, dimensiunile și deporturile roții, precum și capacitățile de viteză și încărcare adecvate pentru montare și caracteristicile apărătorilor de roți;
2. „tip de anvelopă” înseamnă o gamă de anvelope care nu diferă din punct de vedere al următoarelor caracteristici esențiale:
 - (a) clasa de anvelope: C1, C2 sau C3, astfel cum sunt descrise la articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 661/2009; și
 - (b) în cazul anvelopelor de clasa C1, caracteristicile unui tip de anvelopă pneumatică astfel cum sunt definite la punctul 2.1 din Regulamentul CEE-ONU nr. 30 ⁽⁴⁾;
 - (c) în cazul anvelopelor de clasa C2 sau C3, caracteristicile unui tip de anvelopă pneumatică astfel cum sunt definite la punctul 2.1 din Regulamentul CEE-ONU nr. 54 ⁽⁵⁾;
3. „indicele de mărime al anvelopei” înseamnă indicele astfel cum este definit la punctul 2.17 din Regulamentul CEE-ONU nr. 30 pentru anvelopele de clasa C1 și la punctul 2.17 din Regulamentul CEE-ONU nr. 54 pentru anvelopele de clasa C2 și C3;
4. „deportul roții” înseamnă distanța dintre suprafața de așezare a discului și planul median al jantei;

⁽¹⁾ JO L 200, 31.7.2009, p. 1.⁽²⁾ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.⁽³⁾ JO L 129, 14.5.1992, p. 95.⁽⁴⁾ JO L 201, 30.7.2008, p. 70.⁽⁵⁾ JO L 183, 11.7.2008, p. 41.

5. „structura anvelopei pneumatice” înseamnă caracteristicile tehnice ale carcasei anvelopei;
6. „anvelopă normală” înseamnă o anvelopă sau o anvelopă cu posibilitate de rulare pe jantă destinată utilizării rutiere normale;
7. „anvelopă cu posibilitate de rulare pe jantă” înseamnă o anvelopă astfel cum este definită la punctul 2.4.3 din Regulamentul CEE-ONU nr. 64 ⁽¹⁾;
8. „anvelopă de rezervă pentru utilizare temporară” înseamnă o anvelopă diferită de o anvelopă destinată echipării oricărui vehicul pentru condiții rutiere normale, destinată numai pentru utilizare temporară în condiții rutiere restricționate;
9. „roată” înseamnă o roată completă, constând într-o jantă și un disc de roată;
10. „roată de rezervă pentru utilizare temporară” înseamnă o roată diferită de una dintre roțile normale cu care este echipat tipul de vehicul;
11. „unitate” înseamnă un ansamblu format dintr-o roată și anvelopa acesteia;
12. „unitate standard” înseamnă o unitate cu care poate fi echipat vehiculul pentru funcționare normală;
13. „unitate de rezervă” înseamnă o unitate destinată să înlocuiască o unitate standard în cazul funcționării necorespunzătoare a acesteia din urmă și poate fi oricare dintre următoarele;
14. „unitate de rezervă standard” înseamnă un ansamblu format dintr-o roată și anvelopa acesteia, identice din punct de vedere al indicilor pentru roată și dimensiunea anvelopei, al deportului roții și al structurii anvelopei cu cea atașată în aceeași poziție pe punte și la varianta și versiunea specifică a vehiculului pentru funcționare normală, inclusiv roți produse dintr-un material diferit și care ar putea utiliza modele de piulițe sau șuruburi de fixare a roții diferite, dar care sunt, altfel, identice cu roata destinată funcționării normale;
15. „unitate de rezervă pentru utilizare temporară” înseamnă un ansamblu format din orice roată și anvelopă care nu sunt cuprinse în definiția unității de rezervă standard și care intră într-una dintre descrierile de tip de unitate de rezervă pentru utilizare temporară definite la punctul 2.10 din Regulamentul CEE-ONU nr. 64;
16. „simbolul categoriei de viteză” înseamnă simbolul astfel cum este definit la punctul 2.29 din Regulamentul CEE-ONU nr. 30 pentru anvelopele de clasa C1 și la punctul 2.28 din Regulamentul CEE-ONU nr. 54 pentru anvelopele de clasa C2 și C3;
17. „indicele de sarcină” înseamnă un număr asociat limitei de sarcină maximă a anvelopei în relație cu definiția de la punctul 2.28 din Regulamentul CEE-ONU nr. 30 pentru anvelopele de clasa C1 și de la punctul 2.27 din Regulamentul CEE-ONU nr. 54 pentru anvelopele de clasa C2 și C3;
18. „limita de sarcină maximă” înseamnă masa pe care o poate transporta o anvelopă care funcționează în conformitate cu cerințele care guvernează utilizarea specificate de producătorul anvelopei.

Articolul 3

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

(1) Producătorul sau reprezentantul acestuia depune la autoritatea de omologare de tip cererea de omologare CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea anvelopelor.

(2) Cererea se întocmește în conformitate cu modelul din documentul informativ prevăzut în partea 1 din anexa I.

(3) În cazul în care cerințele relevante specificate în anexa II la prezentul regulament sunt îndeplinite, autoritatea de omologare de tip acordă omologarea CE de tip și eliberează un număr de omologare de tip în conformitate cu sistemul de numerotare prevăzut în anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

Un stat membru nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul.

(4) În sensul alineatului (3), autoritatea de omologare eliberează un certificat de omologare CE de tip întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în partea 2 din anexa I.

Articolul 4

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 12 mai 2011.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 310, 26.11.2010, p. 18.

ANEXA I

Dispoziții administrative privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește montarea anvelopelor

PARTEA 1

Document informativ

MODEL

Document informativ nr. ... referitor la omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea anvelopelor.

Urmatorele informații sunt furnizate, după caz, în trei exemplare și sunt însoțite de o listă a elementelor incluse. Orice desen este prezentat la scara corespunzătoare și suficient de detaliat, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografiele, dacă există, trebuie să fie suficient de detaliate.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate menționate în prezentul document informativ sunt dotate cu comenzi electronice, se furnizează informații adecvate privind performanțele acestora.

0. DISPOZIȚII GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2. Tipul:

0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):

0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ^(b):

0.3.1. Amplasarea marcatului:

0.4. Categoria de vehicul ^(c):

0.5. Denumirea și adresa producătorului:

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

0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există)

1. CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE VEHICULULUI

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

1.3. Numărul de punți și roți:

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

1.3.2. Numărul și amplasarea punților directoare:

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

2. MASE ȘI DIMENSIUNI ^(f) ^(g)

2.3. Ecartamentul și lățimea punții (punților)

2.3.1. Ecartamentul fiecărei punți directoare ^(g4):

2.3.2. Ecartamentul celorlalte punți directoare ^(g4):

2.3.3. Lățimea celei mai late punți spate:

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

2.8. Masa încărcăturii maxime tehnic autorizate declarată de producător ⁽ⁱ⁾ ⁽³⁾:

2.9. Masa maximă tehnic admisibilă pe fiecare punte:

- 2.11.5. Vehiculul este/nu este ⁽¹⁾ adecvat pentru remorcarea de încărcături
- 4.7. Viteza maximă proiectată a vehiculului (în km/h) ⁽⁹⁾:
6. SUSPENSIA
- 6.6. Anvelope și roți
- 6.6.1. Combinație (combinații) anvelope/roți ^(f)
- (a) pentru anvelope indicați:
- indicele (indicii) de mărime;
 - indicele de sarcină ⁽³⁾;
 - simbolul categoriei de viteză ⁽³⁾;
 - coeficientul de rezistență la rulare (măsurat în conformitate cu ISO 28580);
- (b) pentru roți, se indică dimensiunea (dimensiunile) și deportul (deporturile) jantei (jantelor).
- 6.6.1.1. Punți
- 6.6.1.1.1. Puntea 1:
- 6.6.1.1.2. Puntea 2:
- etc.
- 6.6.3. Presiunea (presiunile) în roți recomandată (recomandate) de producătorul vehiculului (kPa)
- 6.6.4. Descrierea dispozitivului (dispozitivelor) antiderapant(e) și combinația (combinațiile) anvelope/roți pe puntea (punțile) față și/sau spate adecvată tipului de vehicul, conform recomandării producătorului:
- 6.6.5. Scurtă descriere a unităților de rezervă temporare (dacă există):
- 6.6.6. Scurtă descriere a sistemului de monitorizare a presiunii în anvelope (TPMS) (dacă vehiculul este echipat cu un astfel de sistem):
9. CAROSERIA
- 9.16. Apărători roți
- 9.16.1. Scurtă descriere a vehiculului din punctul de vedere al apărătorilor:
12. DIVERSE
- 12.6. Dispozitive de limitare a vitezei
- 12.6.1. Producător(i):
- 12.6.2. Tip(uri):
- 12.6.3. Numărul (numerele) omologării (omologărilor) de tip, dacă este cazul:
- 12.6.4. Viteza sau plaja de viteze la care poate fi reglat limitatorul de viteză: ... km/h

Note explicative:

⁽¹⁾ A se șterge mențiunile inutile.

⁽³⁾ Completați aici valorile superioare și inferioare pentru fiecare variantă.

^(b) Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin informații nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea se reprezintă în documentație prin simbolul „?” (de exemplu, ABC??123??).

^(c) Clasificat în conformitate cu definițiile stabilite în partea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE.

^(f) În cazul unui model cu o cabină normală și în cazul altuia cu o cabină cu cușetă, trebuie declarate ambele mase și ambele dimensiuni.

⁽⁸⁾ Standard ISO 612: 1978 – Vehicule rutiere – Dimensiunile autovehiculelor și ale vehiculelor tractate – termeni și definiții.

^(8a) Termenul nr. 6.5.

^(f) Pentru remorci sau semiremorci și pentru vehiculele cu remorcă sau semiremorcă care exercită o presiune verticală semnificativă asupra dispozitivului de cuplare sau asupra atelajului, această valoare, divizată de intensitatea normală a greutateții, este adăugată la masa maximă tehnic admisibilă.

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

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

PARTEA 2

Certificat de omologare CE de tip

MODEL

Format: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității de omologare de tip
--

Comunicare privind:

- | | | |
|--|---|---|
| — omologarea CE de tip ⁽¹⁾ | } | pentru un tip de vehicul în ceea ce privește montarea anvelopelor |
| — extinderea omologării CE de tip ⁽¹⁾ | | |
| — refuzul omologării CE de tip ⁽¹⁾ | | |
| — retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾ | | |

cu privire la Regulamentul (UE) nr. .../2011

Număr de omologare CE de tip:

Motivul prelungirii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):
- 0.2. Tipul:
- 0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ⁽²⁾:
- 0.3.1. Amplasarea marcajului:
- 0.4. Categoria vehiculului ⁽³⁾:
- 0.5. Denumirea și adresa producătorului:
- 0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există):

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare: a se vedea addendumul.
2. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor:
3. Data raportului de încercare:
4. Numărul raportului de încercare:
5. Eventuale observații: a se vedea addendumul.
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:

Anexe: Dosar de omologare

Raport de încercare

⁽¹⁾ A se șterge mențiunile inutile.⁽²⁾ Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin informații nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea se reprezintă în documentație prin simbolul „?” (de exemplu, ABC??123??).⁽³⁾ Definită în anexa II secțiunea A din Directiva 2007/46/CE.

*Addendum***la certificatul de omologare CE de tip nr. ...**

1. Informații suplimentare:
 - 1.1. Descriere succintă a tipului de vehicul în ceea ce privește structura, dimensiunile, liniile și materialele de construcție:
.....
 - 1.2. Combinație (combinații) anvelope/roți (inclusiv dimensiunea anvelopei, dimensiunea jantei și deportul roții):
 - 1.3. Simbolul categoriei de viteză minimă compatibil cu viteza maximă proiectată a vehiculului (pentru fiecare variantă) (pentru anvelope marcate cu inscripția ZR înainte de codul diametrului jantei, destinate pentru montare pe vehicule a căror viteză maximă proiectată a vehiculului depășește 300 km/h, se furnizează informații echivalente)
 - 1.4. Indicele capacității minime de încărcare compatibil cu masa maximă tehnic admisibilă pe fiecare punte (la fiecare variantă) (după caz, ajustată în conformitate cu punctul 3.2.2 din anexa II)
 - 1.5. Combinație (combinații) anvelope/roți (inclusiv dimensiunea anvelopei, dimensiunea jantei și deportul roții) care se folosește (folosesc) cu dispozitivul (dispozitivele) antiderapant(e):
2. Vehiculul de categoria M₁ este/nu este ⁽¹⁾ adecvat pentru remorcarea de încărcături și limita de sarcină a anvelopelor spate este depășită cu ... %
3. Vehiculul este/nu este ⁽¹⁾ omologat conform Regulamentului CEE-ONU nr. 64 în ceea ce privește unitatea de rezervă temporară.
 - 3.1. Categoria de vehicule M₁: da/nu ⁽¹⁾, tip 1/2/3/4/5 ⁽¹⁾
 - 3.2. Categoria de vehicule N₁: da/nu ⁽¹⁾, tip 1/2/3/5 ⁽¹⁾
4. Vehiculul este/nu este ⁽¹⁾ omologat conform Regulamentului CEE-ONU nr. 64 în ceea ce privește sistemul de monitorizare a presiunii în anvelopă (TPMS).
 - 4.1. Scurtă descriere a sistemului de monitorizare a presiunii în anvelope (TPMS) (dacă vehiculul este echipat cu un astfel de sistem):
5. Observații:

⁽¹⁾ A se șterge mențiunile inutile.

ANEXA II

Cerințe pentru vehicule privind montarea anvelopelor

1. CERINȚE GENERALE
- 1.1. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 5.4, fiecare anvelopă cu care se echipează un vehicul, inclusiv, după caz, orice anvelopă de rezervă, îndeplinește cerințele Regulamentului (CE) nr. 661/2009 și măsurile de punere în aplicare a acestuia.
2. MONTAREA ANVELOPEI
- 2.1. Toate anvelopele montate în mod obișnuit pe un vehicul, excluzând, prin urmare, orice unitate de rezervă de uz temporar, au aceeași structură.
- 2.2. Toate anvelopele montate în mod obișnuit pe o punte sunt de același tip.
- 2.3. Spațiul în care se învârteste roata trebuie să fie astfel încât să permită mișcarea fără restricții atunci când se folosește dimensiunea maximă admisibilă a anvelopelor și a lățimii jantei, ținând cont de deporturile minim și maxim ale roții, cu suspensia minimă și maximă și restricțiile de guvernare declarate de producătorul vehiculului. Aceasta se verifică prin încercarea cu cele mai mari și mai late anvelope, ținând cont de toleranțele dimensionale aplicabile (respectiv amplitudinea maximă a anvelopei) atribuite indicelui de mărime al anvelopei specificat în regulamentul CEE-ONU relevant.
- 2.4. Serviciul tehnic poate accepta o procedură alternativă de verificare (de exemplu, verificare virtuală) pentru a verifica dacă se îndeplinesc cerințele de la punctul 2.3 din prezenta anexă.
3. CAPACITATEA DE ÎNCĂRCARE
- 3.1. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 5 din prezenta anexă, limita de sarcină maximă pentru fiecare anvelopă, determinată la punctul 3.2 din prezenta anexă, inclusiv o anvelopă de rezervă (dacă se furnizează) cu care se echipează vehiculul, este:
 - 3.1.1. în cazul unui vehicul echipat cu anvelope de același tip în formație unică: cel puțin egală cu jumătate din masa maximă pe punte tehnic admisibilă pentru cea mai încărcată punte, conform declarației producătorului vehiculului;
 - 3.1.2. în cazul unui vehicul echipat cu anvelope de mai mult de un tip în formație unică: cel puțin egală cu jumătate din masa maximă pe punte tehnic admisibilă, conform declarației producătorului vehiculului în legătură cu puntea relevantă;
 - 3.1.3. în cazul unui vehicul echipat cu anvelope de clasa C1 în formație duală (jumelate): cel puțin egală cu de 0,27 ori masa maximă pe punte tehnic admisibilă, conform declarației producătorului vehiculului în legătură cu puntea relevantă;
 - 3.1.4. în cazul punților echipate cu anvelope de clasa C2 sau C3 în formație duală (jumelate): cel puțin egală cu de 0,25 ori masa maximă pe punte tehnic admisibilă, conform declarației producătorului vehiculului în legătură cu puntea relevantă, cu referire la indexul capacității de încărcare pentru aplicare duală.
- 3.2. Limita de sarcină maximă pentru o anvelopă se determină după cum urmează:
 - 3.2.1. în cazul anvelopelor de clasa C1, se ia în considerare „limita de sarcină maximă” menționată la punctul 2.31 din Regulamentul CEE-ONU nr. 30;
 - 3.2.2. în cazul anvelopelor de clasa C2 sau C3, se ia în considerare „tabelul variația sarcinii cu viteza” menționat la punctul 2.29 din Regulamentul CEE-ONU nr. 54, care arată, ca funcție de indicii sarcinii și de simbolurile nominale ale categoriei de viteză, variațiile de sarcină pe care le poate suporta o anvelopă pneumatică, ținând cont de viteza maximă proiectată a vehiculului.
- 3.3. Informațiile relevante se exprimă clar în manualul proprietarului vehiculului pentru a se asigura montarea de anvelope de rezervă adecvate cu o capacitate corespunzătoare de încărcare atunci când este necesar, după punerea în exploatare a vehiculului.
4. CAPACITATEA DE VITEZĂ
- 4.1. Fiecare anvelopă cu care se echipează vehiculul în mod obișnuit poartă un simbol al categoriei de viteză.
 - 4.1.1. În cazul unei anvelope de clasa C1, simbolul categoriei de viteză este compatibil cu viteza maximă proiectată a vehiculului și ține cont, în cazul anvelopelor de categoriile de viteză V, W și Y, de limita de sarcină maximă descrisă în Regulamentul CEE-ONU nr. 30.
 - 4.1.2. În cazul unei anvelope de clasa C2 sau C3, simbolul categoriei de viteză este compatibil cu viteza maximă proiectată a vehiculului și cu combinația sarcină/viteză aplicabilă calculată din „tabelul variația sarcinii cu viteza” descris la punctul 3.2.2 din prezenta anexă.

- 4.2. Cerințele de la punctele 4.1.1 și 4.1.2 nu se aplică în următoarele situații:
- 4.2.1. în cazul unităților de rezervă pentru utilizare temporară pentru care se aplică punctul 6 din prezenta anexă;
- 4.2.2. în cazul vehiculelor echipate în mod obișnuit cu anvelope normale și pe care se montează ocazional anvelope pentru zăpadă (respectiv marcate cu simbolul alpin sau munte cu trei vârfuri și fulg de zăpadă), caz în care simbolul categoriei de viteză al anvelopei pentru zăpadă corespunde unei viteze mai mari decât viteza maximă proiectată a vehiculului sau nu mai mică de 160 km/h (sau ambele). Totuși, dacă viteza maximă proiectată a vehiculului este mai mare decât viteza corespunzătoare simbolului categoriei de viteză minim al anvelopelor pentru zăpadă montate, se amplasează în interiorul vehiculului, într-un loc vizibil cu ușurință și în permanență pentru conducător, o etichetă de avertizare privind viteza maximă care să specifice valoarea cea mai mică a capacității de viteză maximă a anvelopelor pentru zăpadă montate. Alte anvelope cu tracțiune antiderapantă îmbunătățită (respectiv cu marcajul M + S, dar fără marcaj cu simbolul alpin sau munte cu trei vârfuri și fulg de zăpadă) respectă cerințele de la punctele 4.1.1 și 4.1.2 din prezenta anexă;
- 4.2.3. în cazul vehiculelor echipate cu anvelope profesionale destinate utilizării în afara șoselei cu marcaj POR. Totuși, dacă viteza maximă proiectată a vehiculului este mai mare decât viteza corespunzătoare simbolului categoriei de viteză minim al anvelopelor speciale montate, se amplasează în interiorul vehiculului, într-un loc vizibil cu ușurință și în permanență pentru conducător, o etichetă de avertizare privind viteza maximă care să specifice valoarea cea mai mică a capacității de viteză maximă a anvelopelor speciale montate;
- 4.2.4. în cazul vehiculelor de categoriile M₂, M₃, N₂ sau N₃ echipate cu un dispozitiv limitator de viteză (DLV) omologat în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 89 ⁽¹⁾, caz în care simbolul de viteză al anvelopelor este compatibil cu viteza la care se stabilește limitarea. Totuși, dacă producătorul vehiculului a prevăzut că viteza maximă proiectată a vehiculului este mai mare decât viteza corespunzătoare simbolului categoriei de viteză minim al anvelopelor montate, se amplasează în interiorul vehiculului, într-un loc vizibil cu ușurință și în permanență pentru conducător, o etichetă de avertizare privind viteza maximă care să specifice valoarea capacității de viteză maximă a anvelopelor montate;
- 4.2.5. în cazul vehiculelor de categorie M₁ sau N₁ echipate cu un sistem de bord care îndeplinește o funcție de limitare de viteză, caz în care simbolul de viteză al anvelopelor este compatibil cu viteza la care se stabilește limitarea. Totuși, dacă producătorul vehiculului a prevăzut că viteza maximă proiectată a vehiculului este mai mare decât viteza corespunzătoare simbolului categoriei de viteză minim al anvelopelor montate, se amplasează în interiorul vehiculului, într-un loc vizibil cu ușurință și în permanență pentru conducător, o etichetă de avertizare privind viteza maximă care să specifice valoarea capacității de viteză maximă a anvelopelor montate.
- 4.3. Informațiile relevante se exprimă clar în manualul proprietarului vehiculului pentru a se asigura montarea de anvelope de rezervă adecvate cu o capacitate corespunzătoare de viteză atunci când este necesar, după punerea în exploatare a vehiculului.
5. CAZURI SPECIALE
- 5.1. În cazul remorcilor de categoriile O₁ și O₂ cu o viteză maximă proiectată de 100 km/h sau mai puțin și echipate cu anvelope de clasa C1 în formație unică, limita de sarcină maximă a fiecărei anvelope este cel puțin egală cu de 0,45 ori masa maximă a punții tehnic admisibilă pentru cel mai greu încărcată punte, conform declarației producătorului remorcii. Pentru anvelope în formație duală (jumelată), acest factor este egal cu 0,24 sau mai mare. În astfel de cazuri, se amplasează permanent și durabil lângă dispozitivul de cuplare față al remorcii o etichetă de avertizare privind viteza maximă de funcționare, care să specifice viteza maximă proiectată.
- 5.2. În cazul vehiculelor de categoriile M₁ și N₁, proiectate pentru a avea capacitatea de remorcă, sarcina suplimentară impusă dispozitivului de cuplare a remorcii poate face ca limitele de sarcină maximă ale anvelopei spate să fie depășite în cazul anvelopelor din clasa C1, dar nu cu mai mult de 15 %. Într-un astfel de caz, manualul proprietarului vehiculului conține informații clare și sfaturi privind viteza maximă admisibilă a vehiculului în timpul remorcării, fără a depăși în niciun caz 100 km/h, și privind presiunea în anvelopele spate, cu cel puțin 20 kPa (0,2 bari) mai mare decât presiunea (presiunile) în anvelope recomandate pentru utilizare normală (respectiv fără remorcă).
- 5.3. În cazul anumitor vehicule speciale, conform listei de mai jos, echipate cu anvelope de clasa C2 sau C3, „tabelul variația capacității de încărcare cu viteza” descris la punctul 3.2.2 din prezenta anexă nu se aplică. Într-un astfel de caz, limita de sarcină maximă care se compară cu masa maximă a punții tehnic admisibilă (a se vedea punctele 3.1.2-3.1.4) se determină prin multiplicarea sarcinii corespunzătoare indicelui capacității de încărcare cu un coeficient corespunzător legat de tipul de vehicul și de utilizarea acestuia, și nu de viteza maximă proiectată a vehiculului, iar cerințele de la punctele 4.1.1 și 4.1.2 din prezenta anexă nu se aplică.

Coeficienții corespunzători sunt următorii:

- 5.3.1. 1,15 în cazul unui vehicul de clasa I sau clasa A (M₂ sau M₃) menționate la punctul 2.1.1.1 (clasa I) și 2.1.2.1 (clasa A) din Regulamentul CEE-ONU nr. 107 ⁽²⁾;

⁽¹⁾ JO L 158, 19.5.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 255, 29.9.2010, p. 1.

- 5.3.2. 1,10 în cazul vehiculelor de categoria N specific concepute pentru utilizarea pe distanțe scurte în aplicații urbane și suburbane cum sunt măturătoarele de stradă sau colectoarele de deșeurii, cu condiția ca viteza maximă proiectată să nu depășească 60 km/h.
- 5.4. În cazuri excepționale, atunci când vehiculele sunt destinate unor condiții de utilizare incompatibile cu caracteristicile anvelopelor din clasele C1, C2 sau C3 și este necesară, prin urmare, echiparea cu anvelope cu caracteristici diferite, cerințele de la punctul 1.1 din prezenta anexă nu se aplică, dacă se întrunesc toate condițiile următoare:
- 5.4.1. anvelopele se omologhează în conformitate fie cu Regulamentul CEE-ONU nr. 75 ⁽¹⁾, fie cu Regulamentul CEE-ONU nr. 106 ⁽²⁾; și
- 5.4.2. autoritatea de omologare de tip și serviciul tehnic au convingerea că anvelopele cu care vehiculul este echipat sunt corespunzătoare pentru condițiile de operare a vehiculului. Natura excepției și motivarea acceptării se precizează în raportul de încercare, precum și la rubrica de observații a certificatului de omologare de tip.
6. ROȚI ȘI ANVELOPE DE REZERVĂ
- 6.1. În cazurile în care un vehicul este echipat cu o unitate de rezervă, aceasta este:
- 6.1.1. o unitate de rezervă standard de aceeași dimensiune cu anvelopele montate efectiv pe vehicul;
- 6.1.2. o unitate de rezervă temporară de un tip adecvat pentru utilizarea pe vehicul, cu observația că pe vehiculele de altă categorie decât M₁ sau N₁ nu se montează o unitate de rezervă temporară și nici nu sunt echipate cu o astfel de unitate.
- 6.1.2.1. Dacă trebuie să se adopte precauții speciale pentru montarea unei unități de rezervă temporare pe vehicul (de exemplu, unitatea de rezervă temporară trebuie montată numai pe puntea din față și, prin urmare, trebuie să se monteze în prealabil o unitate standard față pe puntea din spate pentru înlăturarea consecințelor unei defecțiuni la o unitate spate standard), aceasta se precizează cu claritate în manualul proprietarului vehiculului și se verifică respectarea aspectelor corespunzătoare de la punctul 2.3 din prezenta anexă.
- 6.2. Fiecare vehicul echipat cu o unitate de rezervă pentru utilizare temporară sau anvelope cu posibilitate de rulare pe jantă deține o omologare de tip validă conform Regulamentului CEE-ONU nr. 64 în ceea ce privește cerințele referitoare la echiparea vehiculelor cu unități de rezervă pentru utilizare temporară și anvelope cu posibilitate de rulare pe jantă.

⁽¹⁾ Nu a fost publicat până în prezent. Va fi publicat până în mai 2011.

⁽²⁾ JO L 257, 30.9.2010, p. 231.