Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B DIRECTIVA 2001/56/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 27 septembrie 2001

privind sistemul de încălzire a autovehiculelor și a remorcilor acestora, de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 78/548/CEE a Consiliului

(JO L 292, 9.11.2001, p. 21)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Directiva 2004/78/CE a Comisiei din 29 aprilie 2004	L 231	69	30.6.2004
►M2	Directiva 2006/119/CE a Comisiei din 27 noiembrie 2006	L 330	12	28.11.2006
►M3	Directiva 2006/96/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006	L 363	81	20.12.2006
►M4	Directiva 2013/15/UE a Consiliului din 13 mai 2013	L 158	172	10.6.2013

Astfel cum a fost modificată prin:

►A1	Actul Privind condițiile de aderare la Uniunea Europeană a Republicii Cehe, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace și adaptările tratatelor pe care se întemeiază Uniunea Europeană	L 236	33	23.9.2003

▼B

DIRECTIVA 2001/56/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 27 septembrie 2001

privind sistemul de încălzire a autovehiculelor și a remorcilor acestora, de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 78/548/CEE a Consiliului

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene și, în special, articolul 95 al acestuia,

având în vedere propunerea Comisiei ([1]),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ([2]),

în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ([3]),

întrucât:

(1) Directiva 78/548/CEE a Consiliului din 12 iunie 1978 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la încălzirea habitaclului autovehiculelor ([4]) a fost adoptată ca una din directivele speciale ale procedurii de omologare CE de tip care a fost stabilită prin Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ([5]). În consecință, dispozițiile stabilite în Directiva 70/156/CEE privind sistemele, componentele și unitățile tehnice separate ale vehiculelor se aplică Directivei 78/548/CEE.

(2) În temeiul îndeosebi al articolului 3 alineatul (4) și al articolului 4 alineatul (3) din Directiva 70/156/CEE, fiecare directivă specială trebuie să fie însoțită de un document informativ care cuprinde rubricile relevante din anexa I la Directiva 70/156/CEE, precum și un certificat de omologare care are la bază anexa VI la această directivă, pentru ca omologarea să poată fi informatizată.

(3) Ca urmare a progresului tehnic, multe tipuri de vehicule sunt prevăzute acum cu încălzitoare cu ardere, alimentate de obicei cu motorină, benzină sau gaz petrolier lichefiat, pentru a furniza căldură pentru compartimentul rezervat pasagerilor (de exemplu, în autobuze), zona de încărcare (de exemplu, în camioane și remorci) sau în compartimentele pentru odihnă (de exemplu, pentru camioane și autocaravane), astfel încât căldura să poată fi furnizată eficient și fără zgomotul și emisiile de gaze

([1]) JO C 326, 24.10.1998, p. 4 și JO C 116 E, 26.4.2000, p. 2.
([2]) JO C 101, 12.4.1999, p. 15.
([3]) Avizul Parlamentului European din 13 aprilie 1999 (JO C 219, 30.7.1999, p. 58), Poziția comună a Consiliului din 17 noiembrie 2000 (JO C 36, 2.2.2001, p. 1) și Decizia Parlamentului European din 14 martie 2001 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Consiliului din 26 iunie 2001.
([4]) JO L 168, 26.6.1978, p. 40.
([5]) JO L 42, 23.2.1970, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 98/91/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 11, 16.1.1999, p. 25).

▼B

asociate cu funcționarea motorului cu propulsie când vehiculul se află în staționare. Din motive de securitate, este necesar să se extindă domeniul de aplicare pentru a include cerințele privind încălzitoarele cu ardere și instalarea acestora. Aceste cerințe trebuie să corespundă celor mai înalte standarde conforme cu tehnologia actuală.

(4) Este necesar să se asigure omologarea încălzitoarelor cu ardere ca elemente constitutive, precum și a vehiculelor în care se instalează un încălzitor cu ardere.

(5) Va fi necesară completarea prezentei directive cu cerințe suplimentare privind siguranța încălzitoarelor cu ardere alimentate cu gaz petrolier lichefiat (GPL), prin adăugarea unei anexe.

(6) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive trebuie să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor de punere în aplicare conferite Comisiei ([1]).

(7) Din motive de claritate, se recomandă abrogarea Directivei 78/548/CEE și înlocuirea acesteia cu prezenta directivă,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

În sensul prezentei directive, „vehicul” înseamnă orice vehicul căruia se aplică Directiva 70/156/CEE.

Articolul 2

Nici un stat membru nu poate să refuze acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale unui tip de vehicul sau a unui tip de sistem de încălzire din motive legate de sistemul de încălzire pentru habitaclu sau zona de încărcare, dacă sistemul satisface cerințele prevăzute în anexe.

Articolul 3

Statele membre nu pot să refuze sau să interzică vânzarea, înmatricularea, introducerea în circulație sau utilizarea oricărui vehicul ori vânzarea, introducerea în circulație sau utilizarea oricărui sistem de încălzire din motive legate de sistemul de încălzire pentru habitaclu sau zona de încărcare, dacă sistemul satisface cerințele prevăzute în anexe.

Articolul 4

(1) Începând cu 9 mai 2003, din motive legate de sistemele de încălzire, statele membre:

([1]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

▼B

— nu pot să refuze, în privința unui tip de vehicul sau sistem de încălzire, acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale;

— nu pot să interzică vânzarea, înmatricularea sau introducerea în circulație a vehiculelor sau vânzarea sau introducerea în circulație a sistemelor de încălzire,

dacă sistemul de încălzire este conform cu cerințele prezentei directive.

(2) Începând cu 9 mai 2004, statele membre:

— nu mai acordă omologarea CE de tip;

— pot refuza acordarea omologării naționale,

pentru un tip de vehicul din motive legate de sisteme de încălzire sau pentru un tip de încălzitor cu ardere, dacă nu sunt îndeplinite cerințele prezentei directive.

(3) Începând cu 9 mai 2005, statele membre:

— consideră certificatele de conformitate care însoțesc vehiculele noi în conformitate cu dispozițiile din Directiva 70/156/CEE ca nemaifiind valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din directiva menționată;

— pot să refuze vânzarea, înmatricularea și introducerea în circulație a vehiculelor noi,

din motive legate de sistemele de încălzire, dacă nu sunt îndeplinite cerințele prezentei directive.

Prezentul alineat nu se aplică tipurilor de vehicule dotate cu un sistem de încălzire cu recuperare, care folosește apa ca mediu de transfer.

(4) Începând cu 9 mai 2005, cerințele prezentei directive privind încălzitoarele cu ardere considerate componente se aplică în scopul articolului 7 alineatul (2) din Directiva 70/156/CEE.

Articolul 5

Până la 9 noiembrie 2002, Comisia examinează cerințele de securitate suplimentare referitoare la sistemele de încălzire ale autovehiculelor, alimentate cu gaz petrolier lichefiat (GPL), și, dacă este cazul, modifică prezenta directivă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 6 alineatul (2).

Articolul 6

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru adaptarea la progresul tehnic, înființat prin articolul 13 din Directiva 70/156/CEE, denumit în continuare „comitetul”.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, luându-se în considerare dispozițiile din articolul 8 al deciziei menționate.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

▼B

Articolul 7

Prin prezenta, Directiva 70/156/CEE se modifică după cum urmează:

1. punctul 36 din anexa IV, partea I, se înlocuiește cu următorul tabel:

Subiect	Directivă	Trimitere la Jurnalul Oficial	Aplicabilitate									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„36. Sisteme de încălzire	2001/56/CE	L 292 din 9.11.2001	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X”

2. în anexa XI:

(a) punctul 36 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul tabel:

Articol	Subiect	Directivă	$M_1 \leq 2\,500^1$ kg	$M_1 \geq 2\,500^1$ kg
„36	Sisteme de încălzire	2001/56/CE	1	G + P”

(b) punctul 36 din apendicele 2 se înlocuiește cu următorul tabel:

Articol	Subiect	Directivă	Categoria vehiculelor armate M_1
„36	Sisteme de încălzire	2001/56/CE	X”

Articolul 8

Directiva 78/548/CEE se abrogă începând cu 9 mai 2004. Trimiterile la Directiva 78/548/CEE se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă.

Articolul 9

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la 9 mai 2003 și informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 10

Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 11

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼B

LISTA ANEXELOR

Anexa I: Dispoziții administrative pentru omologarea CE de tip

- Apendice 1: Documentul informativ – omologarea CE de tip a unui vehicul
- Apendice 2: Certificatul de omologare CE de tip (vehicul)
- Apendice 3: Documentul informativ – omologarea CE de tip a componentelor
- Apendice 4: Certificatul de omologare CE de tip (componente)
- Apendice 5: Marca de omologare CE de tip

Anexa II: Domeniu de aplicare, definiții și cerințe

Anexa III: Cerințe pentru sistemele de încălzire cu recuperare a aerului

Anexa IV: Procedura de control al calității aerului

Anexa V: Procedura de control al temperaturii

Anexa VI: Procedura de control al gazelor de eşapament

Anexa VII: Cerințe pentru încălzitoarele cu ardere și instalarea lor

Anexa VIII: Cerințe de securitate pentru încălzitoarele cu ardere alimentate cu GPL

▼M2

Anexa IX Dispoziții suplimentare care se aplică anumitor vehicule, astfel cum sunt definite prin Directiva 94/55/CE

▼B

ANEXA I

DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE PENTRU OMOLOGAREA CE DE TIP

1. CEREREA PENTRU OMOLOGAREA CE DE TIP A UNUI TIP DE VEHICUL

1.1. Cererea pentru omologarea CE de tip prevăzută la articolul 3 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE a unui tip de vehicul din punct de vedere al sistemului său de încălzire se depune de către producător.

1.2. În apendicele 1 este prezentat un model de document informativ.

1.3. Serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare îi sunt prezentate următoarele:

1.3.1. un vehicul reprezentativ pentru tipul care urmează a fi omologat.

2. ACORDAREA OMOLOGĂRII CE DE TIP A UNUI TIP DE VEHICUL

2.1. Dacă sunt satisfăcute cerințele relevante, se acordă omologarea CE de tip în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Directiva 70/156/CEE.

2.2. În apendicele 2 este prezentat un model de certificat de omologare CE de tip.

2.3. Fiecărui tip de vehicul omologat i se atribuie un număr de omologare, în conformitate cu anexa VII la Directiva 70/156/CEE. Același stat membru nu poate să atribuie același număr altui tip de vehicul.

3. CEREREA PENTRU OMOLOGAREA CE DE TIP A UNUI TIP DE ÎNCĂLZITOR CU ARDERE

3.1. Cererea pentru omologarea CE de tip în temeiul articolului 3 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE a unui tip de încălzitor cu ardere considerat componentă se prezintă de către producătorul sistemului de încălzire.

3.2. În apendicele 3 este prezentat un model de document informativ.

3.3. Serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare îi sunt prezentate următoarele:

3.3.1. un încălzitor cu ardere reprezentativ pentru tipul ce urmează a fi omologat.

4. ACORDAREA OMOLOGĂRII CE DE TIP A UNUI TIP DE ÎNCĂLZITOR CU ARDERE

4.1. Dacă sunt satisfăcute cerințele relevante, se acordă omologarea CE de tip în temeiul articolului 4 alineatul (3) și, dacă este cazul, al articolului 4 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE.

4.2. În apendicele 4 este prezentat un model de certificat de omologare CE de tip.

4.3. Fiecărui tip de încălzitor cu ardere omologat i se atribuie un număr de omologare, în conformitate cu anexa VII la Directiva 70/156/CEE. Același stat membru nu poate să atribuie același număr altui tip de încălzitor cu ardere.

4.4. Orice încălzitor cu ardere conform cu tipul omologat în temeiul prezentei directive trebuie să poarte o marcă de omologare CE de tip, prevăzută în apendicele 5.

5. MODIFICĂRILE TIPULUI ȘI MODIFICĂRILE OMOLOGĂRILOR

5.1. În cazul modificărilor tipului de vehicul sau ale tipului de încălzitor cu ardere omologat în temeiul prezentei directive, se aplică dispozițiile articolului 5 din Directiva 70/156/CEE.

▼B

6. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

6.1. Măsurile de conformitate a producției se iau conform dispozițiilor stabilite la articolul 10 din Directiva 70/156/CEE.

▼B

Apendicele 1

DOCUMENT INFORMATIV Nr. …

în conformitate cu Anexa I la Directiva 70/156/CEE (*) a Consiliului privind omologarea CE de tip a unui vehicul cu privire la sistemul de încălzire a acestuia (**) (Directiva 2001/56/CE)

Următoarele informații, dacă este cazul, se furnizează în triplu exemplar și includ un cuprins. Eventualele schițe se furnizează la o scară corespunzătoare și suficient de detaliate, în format A4 sau care poate fi împăturit în format A4. Dacă există fotografii, acestea trebuie să prezinte suficiente detalii.

Dacă sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate sunt prevăzute cu comenzi electronice, trebuie să se furnizeze informații privind performanțele acestora.

0. GENERALITĂȚI

0.1. Marca (numele comercial al constructorului): .....

0.2. Tipul: .....

0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă există: .....

0.3. Mijlocul de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul ([b]): .....

0.3.1. Amplasarea marcajului: .....

0.4. Categoria vehiculului ([c]): .....

0.5. Denumirea și adresa constructorului: .....

0.8. Adresa (adresele) atelierului(lor) de asamblare: .....

1. CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE VEHICULULUI

1.1. Fotografie (fotografii) și/sau schiță (schițe) ale unui vehicul reprezentativ: .....

3. MOTOR ([9])

3.1.1. Numărul de cod de motor al constructorului: .....
(marcat pe motor sau alte mijloace de identificare)

3.2.1.1. Principiu de funcționare: aprindere prin scânteie/aprindere prin compresie, în patru timpi/în doi timpi ([1])

3.2.1.2. Numărul și dispunerea cilindrilor: .....

3.2.1.8. Puterea netă maximă ..... kW la ..... min^{-1} (valoarea declarată de producător)

3.2.7. Sistem de răcire (lichid/aer) ([1])

3.2.7.1. Reglajul nominal al mecanismului de control al temperaturii motorului: .....

3.2.8.1. Supraalimentare: da/nu ([1])

3.2.8.1.2. Tip(uri): .....

3.2.8.1.3. Descrierea sistemului (de exemplu, presiunea de încărcare maximă: ..... kPa, supapă de descărcare, dacă este cazul)

(*) Numerele punctelor și ale notelor de subsol utilizate în acest document informativ corespund celor stabilite în anexa I la Directiva 70/156/CEE. Punctele care nu sunt relevante pentru domeniul de aplicare al prezentei directive au fost omise.

(**) În cazul sistemelor de încălzire care folosesc căldura de la fluidul de răcire a motorului, se aplică doar punctele 0-0.8 și 9.10.5.1.

▼B

9. CAROSERIE

9.10.5. *Sisteme de încălzire pentru habitaclu*

9.10.5.1. O descriere sumară a tipului de vehicul din punct de vedere al sistemului de încălzire, dacă sistemul de încălzire utilizează căldura fluidului de răcire a motorului: .....

9.10.5.2. O descriere sumară a tipului de vehicul din punct de vedere al sistemului de încălzire, dacă se utilizează ca sursă de căldură aerul de răcire sau gazele de eşapament, inclusiv: .....

9.10.5.2.1. schiţa sistemului de încălzire, care prezintă poziţia acestuia în vehicul: .....

9.10.5.2.2. schiţa schimbătorului de căldură pentru sistemele de încălzire care utilizează gazele de eşapament pentru încălzire sau a pieselor unde are loc schimbul de căldură (pentru sistemele de încălzire care utilizează aerul de răcire pentru încălzire): .....

9.10.5.2.3. desen în secţiune transversală al schimbătorului de căldură, respectiv al pieselor unde are loc schimbul de căldură, cu indicarea grosimii peretelui, a materialelor utilizate şi a caracteristicilor suprafeţei: .....

9.10.5.2.4. Specificaţii pentru alte componente importante ale sistemului de încălzire, cum ar fi, de exemplu, ventilatorul de încălzire, în ceea ce priveşte metoda de fabricaţie şi caracteristicile tehnice.

►(1) 9.10.5.3. O scurtă descriere a tipului de vehicul, în ceea ce priveşte sistemul de încălzire cu combustie şi comanda automată: .....

9.10.5.3.1. Schiţa încălzitorului cu combustie, a sistemului de admisie a aerului, a sistemului de evacuare, a rezervorului de carburant, a sistemului de alimentare cu carburant (inclusiv supapele) şi a conexiunilor electrice, cu indicarea poziţiilor lor în vehicul. ◄

►(2) 9.10.5.4. Consumul maxim de energie electrică: ..... kW ◄

►(1) (2) M1

▼B

Apendicele 2

MODEL

[format maxim: A4 (210 mm × 297 mm)]

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității competente

Comunicare privind:

— omologarea (1);

— extinderea omologării (1);

— refuzul omologării (1);

— retragerea omologării (1)

unui tip de vehicul/componentă/unitate tehnică separată (1) în temeiul Directivei 2001/56/CE.

Numărul omologării: .....

Motivul extinderii: .....

PARTEA I

0.1. Marca (numele comercial al constructorului): .....

0.2. Tipul: .....

0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale), dacă există: .....

0.3. Mijloc de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul/componentă/unitatea tehnică separată (1) (2): .....

0.4. Categoria vehiculului (1) (3): .....

0.5. Denumirea și adresa constructorului: .....

0.7. În cazul componentelor și unităților tehnice separate, amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:

0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

PARTEA A II-A

1. Informații suplimentare (dacă este cazul): a se vedea addendum

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

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

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

5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendum

6. Locul: .....

7. Data: .....

8. Semnătura: .....

9. Se anexează opisul dosarului de omologare depus la autoritatea de omologare, care poate fi obținut la cerere.

———

(1) A se șterge, după caz.

(2) Dacă mijlocul de identificare a tipului conține caractere care nu sunt relevante pentru descrierea tipurilor de vehicul, componentă sau unitate tehnică separată care fac obiectul prezentului certificat de omologare, aceste caractere se reprezintă în documentație prin simbolul „?" (de exemplu, ABC??123???).

(3) Conform definiției din anexa II A la Directiva 70/156/CEE.

▼B

Addendum

la certificatul de omologare CE de tip nr. … privind omologarea unui tip de vehicul în temeiul Directivei 2001/56/CE

1. Informații suplimentare: .....

1.1. Sistem de încălzire care utilizează căldura de la fluidul de răcire a motorului/gazele de eșapament/aerul de răcire a motorului ([1]): .....

1.2. Încălzitoare cu ardere, dacă este cazul: .....

►(1) 1.2.1. Marca și tipul: .....

1.2.2. Elementul component și numărul de omologare, dacă este cazul: ..... ◄

5. Observații: .....

———

([1]) Definit ca în anexa II la Directiva 70/156/CEE.

►(1) M1

▼B

Apendicele 3

Document informativ nr. ..... privind omologarea CE de tip a unui încălzitor cu ardere (Directiva 2001/56/CE)

Următoarele informații, dacă este cazul, se furnizează în triplu exemplar și includ un cuprins. Toate desenele se furnizează la o scară corespunzătoare și suficient de detaliate, în format A4 sau care poate fi împăturit în format A4. Dacă există fotografii, acestea trebuie să prezinte suficiente detalii.

Dacă sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate sunt prevăzute cu comenzi electronice, trebuie să se furnizeze informații privind performanțele acestora.

0. GENERALITĂȚI

0.1. Marca (numele comercial al constructorului): .....

0.2. Tipul: .....

0.2.1. Descrierea (descrierile) comercială (comerciale), dacă există: .....

0.5. Denumirea și adresa constructorului: .....

0.7. În cazul componentelor și unităților tehnice separate, amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:

.....

0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

1.0 ÎNCĂLZITOR CU ARDERE

1.1. Presiune de încercare (în cazul unui încălzitor cu ardere alimentat cu gaz petrolier lichefiat sau un combustibil similar, presiunea aplicată la racordul de admisie a gazului de încălzire): .....

►(1) 1.2. Descriere detaliată, schițe și planul de montare a încălzitorului cu combustie și a tuturor elementelor sale componente: ◄

►(1) M1

▼B

Apendicele 4

MODEL

[format maxim: A4 (210 mm × 297 mm)]

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității competente

Comunicare privind:

— omologarea (1);

— extinderea omologării (1);

— refuzul omologării (1);

— retragerea omologării (1)

unui tip de vehicul/componentă/unitate tehnică separată (1) în temeiul Directivei 2001/56/CE.

Numărul omologării: .....

Motivul extinderii: .....

PARTEA I

0.1. Marca (numele comercial al constructorului): .....

0.2. Tipul și descrierea (descrierile) comercială (comerciale) generală (generale): .....

0.3. Mijloc de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul/componentă/unitate tehnică separată (1) (2) : .....

0.4. Categoria vehiculului (1) (3): .....

0.5. Denumirea și adresa constructorului: .....

0.6. În cazul componentelor și unităților tehnice separate, amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:

.....

0.7. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

PARTEA A II-A

1. Informații suplimentare (dacă este cazul): a se vedea addendum

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

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

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

5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendum

6. Locul: .....

7. Data: .....

8. Semnătura: .....

9. Se anexează opisul dosarului de omologare depus la autoritatea de omologare, care poate fi obținut la cerere.

———

(1) A se șterge, după caz.

(2) Dacă mijlocul de identificare a tipului conține caractere care nu sunt relevante pentru descrierea tipurilor de vehicul, componentă sau unitate tehnică separată care fac obiectul prezentului certificat de omologare, aceste caractere se reprezintă în documentație prin simbolul „?" (de exemplu, ABC??123???).

(3) Conform definiției din anexa II A la Directiva 70/156/CEE.

▼B

Addendum

la certificatul de omologare CE de tip nr. … privind omologarea unui tip de încălzitor cu ardere în temeiul Directivei 2001/56/CE

1. *Informații suplimentare:*

1.1. Descrierea tipului de încălzitor cu ardere: .....

etc.

5. Observații: .....

▼B

Apendicele 5

MARCA DE OMOLOGARE CE DE TIP

1. GENERALITĂȚI

1.1. Marca de omologare CE de tip este formată din:

1.1.1. un dreptunghi care înconjoară litera minusculă „e”, urmată de numărul sau literele distinctive ale statului membru care a acordat omologarea CE de tip pentru componente:

1 pentru Germania

2 pentru Franța

3 pentru Italia

4 pentru Țările de Jos

5 pentru Suedia

6 pentru Belgia

▼A1

7 pentru Ungaria

8 pentru Republica Cehă

▼B

9 pentru Spania

11 pentru Regatul Unit

12 pentru Austria

13 pentru Luxemburg

17 pentru Finlanda

18 pentru Danemarca

▼M3

19 pentru România

▼A1

20 pentru Polonia

▼B

21 pentru Portugalia

23 pentru Grecia

24 pentru Irlanda

▼M4

25 pentru Croația

▼A1

26 pentru Slovenia

27 pentru Slovacia0

29 pentru Estonia

32 pentru Letonia

▼M3

34 pentru Bulgaria

▼A1

36 pentru Lituania

CY pentru Cipru

MT pentru Malta

▼B

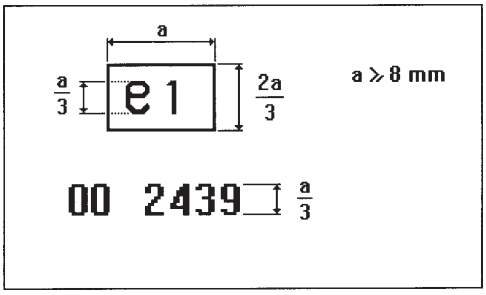
1.1.2. în vecinătatea dreptunghiului, „numărul de omologare de bază” cuprins în secțiunea 4 a numărului de omologare menționat la anexa VII la Directiva 70/156/CEE, precedat de cele două cifre care indică numărul secvențial atribuit celei mai recente modificări tehnice importante a ►M1 Directivei 2001/56/CE ◄ la data la care a fost acordată omologarea CE de tip pentru componente. În prezenta directivă, numărul secvențial este 00.

1.2. Marca de omologare CE de tip trebuie să fie clar lizibilă și să nu poată fi ștearsă.

▼B

2. EXEMPLU DE MARCĂ DE OMOLOGARE CE DE TIP PENTRU COMPONENTE

2.1.



Marca de omologare de mai sus indică faptul că încălzitorul cu ardere în cauză a fost omologat în Germania (e1), cu numărul de omologare 2439. Primele două cifre (00) indică faptul că această componentă a fost omologată în temeiul prezentei directive.

▼B

ANEXA II

DOMENIU DE APLICARE, DEFINIȚII ȘI CERINȚE

1. DOMENIU DE APLICARE

1.1. Prezenta directivă se aplică tuturor vehiculelor din categoriile M, N și O care sunt dotate cu un sistem de încălzire.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentei directive:

2.1. „Sistem de încălzire” înseamnă orice tip de dispozitiv destinat creșterii temperaturii în interiorul unui vehicul, inclusiv orice zonă de încărcare.

2.2. „Încălzitor cu ardere” înseamnă un dispozitiv care utilizează direct combustibil lichid sau gazos și care nu utilizează căldura reziduală a motorului folosit pentru propulsia vehiculului.

2.3. „Tip de vehicul din punct de vedere al sistemului de încălzire” înseamnă vehicule care nu diferă în ceea ce privește aspecte esențiale, cum ar fi:

— principiul (principiile) de funcționare al(e) sistemului de încălzire,

— tipul de încălzitor cu ardere, dacă există.

2.4. „Tip de încălzitor cu ardere” înseamnă dispozitive care nu diferă în ceea ce privește aspecte esențiale, cum ar fi:

— tipul de combustibil (de exemplu, lichid sau gazos),

— mediul de transfer (de exemplu, aer sau apă),

— amplasarea în vehicul (de exemplu, habitaclu sau zona de încărcare).

2.5. „Sistem de încălzire cu recuperare” înseamnă orice dispozitiv care utilizează căldura reziduală a motorului utilizat pentru propulsia vehiculului pentru a crește temperatura interiorului vehiculului și care utilizează ca mediu de transfer apa, uleiul sau aerul.

2.6. „Interior” înseamnă partea interioară a unui vehicul rezervată pasagerilor și/sau încărcăturii.

2.7. „Sistem de încălzire pentru habitaclu” înseamnă orice tip de dispozitiv destinat creșterii temperaturii în compartimentul pasagerilor.

2.8. „Sistem de încălzire pentru zona de încărcare” înseamnă orice tip de dispozitiv destinat creșterii temperaturii în zona de încărcare.

2.9. „Habitaclu” înseamnă partea interioară a unui vehicul rezervată șoferului și pasagerilor.

2.10. „Combustibil gazos” înseamnă combustibilii care sunt în stare gazoasă în condiții de temperatură și presiune normală (288,2 k și 101,33 kPa), cum ar fi gazul petrolier lichefiat (GPL) și gazul natural comprimat (GNC).

2.11. „Supraîncălzire” înseamnă situația care apare când admisia de aer de încălzire către încălzitorul cu ardere este complet blocată.

3. CERINȚE PENTRU SISTEMELE DE ÎNCĂLZIRE

3.1. Habitaclul oricărui vehicul din categoriile M și N trebuie să fie echipat cu un sistem de încălzire.

3.2. Cerințele generale pentru sistemele de încălzire sunt ca:

— aerul încălzit care intră în habitaclu să nu fie mai poluat decât aerul de la punctul de admisie în vehicul,

— șoferul și pasagerii, în timpul utilizării rutiere, să nu poată intra în contact cu părți ale vehiculului sau cu aer încălzit care pot cauza arsuri,

▼B

— gazele de eșapament de la încălzitoarele cu ardere să fie în limite acceptabile.

Procedurile de control pentru verificarea fiecăreia din aceste cerințe sunt stabilite în anexele IV, V și VI.

3.2.1. Următorul tabel indică anexele care se aplică fiecărui tip de sistem de încălzire din fiecare categorie de vehicul:

Sistem de încălzire	Categorie vehicul	Anexa IV Calitatea aerului	Anexa V Temperatură	Anexa VI Eșapament	Anexa VIII Siguranță GPL
Căldură reziduală motor – apă	M				
	N				
	O				
Căldură reziduală motor – aer A se vedea nota 1	M	1	1		
	N	1	1		
	O				
Căldură reziduală motor – ulei	M	1	1		
	N	1	1		
	O				
Încălzitor cu combustibil gazos ►M1 A se vedea nota 3 ◄	M	1	1	1	1
	N	1	1	1	1
	O	1	1	1	1
Încălzitor cu combustibil lichid A se vedea nota 3	M	1	1	1	
	N	1	1	1	
	O	1	1	1	

3.3. Alte cerințe referitoare la încălzitoarele cu ardere și instalarea lor pe vehicule sunt stabilite în anexa VII.

Nota 1: Vehiculele care sunt conforme cu cerințele anexei III nu fac obiectul acestor cerințe de încercare.

▼M1

———————

▼B

Nota 3: Încălzitoarele cu ardere amplasate în afara habitaclului, care utilizează apa ca mediu de transfer, sunt considerate ca fiind conforme cu anexele IV și V.

▼B

ANEXA III

CERINȚE PENTRU SISTEMELE DE ÎNCĂLZIRE CU RECUPERARE A AERULUI

1. Cerințele stabilite la punctul 3.2 din anexa II sunt considerate satisfăcute în ceea ce privește sistemele de încălzire care includ un schimbător de căldură, prin al cărui circuit primar trec gaze de eșapament sau aer poluat, numai dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

2. pereții circuitului primar al schimbătorului de căldură trebuie să fie etanși la orice presiune mai mică sau egală cu 2 bar;

3. pereții circuitului primar al schimbătorului de căldură nu trebuie să aibă componente detașabile;

4. pereții circuitului primar al schimbătorului de căldură în locul unde are loc schimbul de căldură trebuie să aibă cel puțin 2 mm grosime, dacă sunt confecționați din oțeluri nealiate;

4.1. în cazul în care sunt utilizate alte materiale (inclusiv materiale compozite sau cu acoperire), grosimea peretelui trebuie să fie astfel încât să asigure schimbătorului de căldură aceeași durată de viață ca în cazul menționat la punctul 4;

4.2. dacă peretele schimbătorului de căldură este emailat în locul unde are loc schimbul de căldură, peretele pe care s-a aplicat un astfel de e-mail: trebuie să aibă cel puțin 1 mm grosime, iar emailul să fie durabil, etanș și să nu fie poros;

5. țeava de eșapament trebuie să includă o zonă indicatoare de coroziune de cel puțin 30 mm lungime, această zonă fiind situată direct la ieșirea schimbătorului de căldură, neacoperită și ușor accesibilă;

5.1. peretele acestei zone de încercare la coroziune nu trebuie să fie mai gros decât țevile de eșapament situate în interiorul schimbătorului de căldură, iar materialele și proprietățile de suprafață ale acestei secțiuni trebuie să fie comparabile cu cele ale acestor țevi;

5.2. dacă schimbătorul de căldură formează o singură unitate cu amortizorul de zgomot la evacuare, peretele exterior al acestuia din urmă trebuie să fie considerat zona care satisface cerințele de la punctul 5.1 și în care trebuie să se producă eventuala coroziune.

6. În cazul sistemelor de încălzire cu recuperare care folosesc aerul de răcire al motorului pentru încălzire, condițiile de la punctul 3.2 din anexa II sunt considerate satisfăcute fără utilizarea unui schimbător de căldură, numai dacă sunt satisfăcute următoarelor condiții:

   — aerul de răcire utilizat pentru încălzire vine în contact doar cu suprafețele motorului care nu includ elemente detașabile și

   — conexiunile între pereții acestui circuit de aer de răcire și suprafețele folosite pentru transferul de căldură sunt etanșe la gaz și rezistente la ulei.

   Aceste condiții sunt considerate satisfăcute dacă, de exemplu:

6.1. un manșon în jurul fiecărei bujii evacuează orice scurgeri de gaz în afara circuitului aerului de încălzire;

6.2. racordul dintre chiulasă și colectorul de evacuare este situat în afara circuitului aerului de încălzire;

6.3. există o dublă protecție la scurgere între chiulasă și cilindru, iar orice scurgeri de la primul racord sunt evacuate în afara circuitului aerului de încălzire sau

▼B

protecția la scurgere între chiulasă și cilindru se menține când piulițele chiulasei sunt strânse la rece la o treime din momentul de rotație nominal prescris de producător sau

zona de joncțiune între chiulasă și cilindru este situată în afara circuitului aerului de încălzire.

▼B

ANEXA IV

PROCEDURA DE CONTROL AL CALITĂȚII AERULUI

1. În cazul vehiculelor complete trebuie să se efectueze controlul următor:

1.1. Se lasă încălzitorul să funcționeze timp de o oră, la capacitate maximă și în condiții atmosferice liniștite (viteza vântului ≤ 2 m/s), cu toate ferestrele închise și, în cazul unui încălzitor cu ardere, cu motorul de propulsie oprit. Dacă, totuși, în condițiile selectării capacității maxime de încălzire, încălzitorul se oprește automat după mai puțin de o oră, măsurătoarea se poate efectua înainte de oprirea încălzitorului.

1.2. Proporția de CO în mediul ambiant se măsoară prin prelevarea de mostre din:

(a) un punct în afara vehiculului, cât mai aproape posibil de admisia aerului de încălzire și

(b) un punct în interiorul vehiculului situat la mai puțin de 1 m față de evacuarea aerului încălzit.

1.3. Citirile trebuie să se efectueze pe o durată reprezentativă de 10 minute.

1.4. Datele de la litera (b) nu trebuie să le depășească cu mai mult de 20 ppm CO pe cele de la litera (a)

2. În cazul încălzitoarelor cu ardere considerate componente, după controalele din anexele V, VI și punctul 1.3 din anexa VII se efectuează controlul următor.

2.1. Circuitul primar al schimbătorului de căldură este supus unei încercări de etanșeitate, pentru a garanta că aerul poluat nu poate intra în circuitul de aer încălzit destinat habitaclului.

2.2. Această cerință se consideră îndeplinită dacă, la o presiune manometrică de 0,5 hPa, debitul de scurgere din schimbătorul de căldură este ≤ 30 dm^3/h.

▼B

ANEXA V

PROCEDURĂ DE CONTROL AL TEMPERATURII

1. Se lasă încălzitorul să funcționeze timp de o oră, la capacitate maximă și în condiții atmosferice liniștite (viteza vântului ≤ 2 m/s), cu toate ferestrele închise. Dacă, totuși, în condițiile selectării capacității maxime de încălzire, încălzitorul se oprește automat după mai puțin de o oră, măsurătoarea se poate efectua mai devreme. Dacă aerul încălzit este extras din exteriorul vehiculului, încercarea se efectuează la o temperatură a mediului de minim 15 °C.
2. Temperatura de suprafață a oricărei părți a sistemului de încălzire care ar putea intra în contact cu șoferul vehiculului în timpul utilizării rutiere normale se măsoară cu un termometru de contact. Nici una din aceste părți nu trebuie să depășească o temperatură de 70 °C pentru metal fără acoperire sau 80 °C pentru alte materiale.

2.1. În cazul unei părți sau unor părți din sistemul de încălzire amplasată(e) în spatele scaunului șoferului și în caz de supraîncălzire, temperatura nu trebuie să depășească 110 °C.

3.1. În cazul vehiculelor din categoria M_1 și N, nici o parte a vehiculului care ar putea intra în contact cu pasagerii aflați pe scaune în timpul utilizării rutiere normale a vehiculului, cu excepția grilajului de evacuare, nu trebuie să depășească o temperatură de 110 °C.

3.2. În cazul vehiculelor din categoria M_2 și M_3, nici o parte a vehiculului care ar putea intra în contact cu pasagerii în timpul utilizării rutiere normale a vehiculului nu trebuie să depășească o temperatură de 70 °C pentru metal neacoperit sau 80 °C pentru alte materiale.

4. Temperatura aerului încălzit care intră în habitaclu, măsurată în centrul orificiului de evacuare, nu trebuie să depășească 150 °C.

▼B

ANEXA VI

PROCEDURĂ DE CONTROL AL A GAZELOR DE EŞAPAMENT

1. Se lasă să funcţioneze încălzitorul timp de o oră, la capacitate maximă, în condiţii atmosferice liniştite (viteza vântului ≤ 2 m/s) şi la o temperatură de 20 ± 10 °C. Dacă, totuşi, în condiţiile selectării capacităţii maxime de încălzire, încălzitorul se opreşte automat după mai puţin de o oră, măsurătoarea se poate efectua înainte de oprirea încălzitorului.

2. Gazele de eşapament uscate şi nediluate, măsurate cu ajutorul unui aparat de măsurare adecvat, nu trebuie să depăşească valorile indicate în tabelul următor:

Parametru	Încălzitoare cu combustibili gazoşi	Încălzitoare cu combustibil lichid
CO	≤ 0,1 % vol.	≤ 0,1 % vol.
NO_2	≤ 200 ppm	≤ 200 ppm
HC	≤ 100 ppm	≤ 100 ppm
Unitate de referinţă Bacarach (*)	≤ 1	≤ 4

(*) Se utilizează unitatea de referinţă „Bacarach” ASTM D 2156.

3. Testul se repetă în condiţii echivalente cu viteza de deplasare a unui vehicul de 100 km/h. În aceste condiţii, valoarea pentru CO nu trebuie să depăşească 0,2 % vol. Dacă testul a fost efectuat asupra încălzitorului considerat componentă, nu este necesar să fie repetat în cazul unui tip de vehicul pe care este instalat încălzitorul.

▼B

ANEXA VII

CERINȚE PENTRU ÎNCĂLZITOARELE CU ARDERE ȘI INSTALAREA LOR

1. CERINȚE GENERALE

1.1. Fiecare încălzitor este livrat împreună cu un manual de utilizare și întreținere, iar în cazul încălzitoarelor destinate pieței pentru piese de schimb, cu un manual de instalare.

1.2. Pentru controlul funcționării fiecărui încălzitor cu ardere în caz de urgență, se instalează un echipament de siguranță (fie ca parte a încălzitorului, fie ca parte a vehiculului). Acesta se proiectează astfel încât, dacă la pornire nu apare flacără sau dacă flacăra dispare în timpul funcționării, timpii de aprindere și de deschidere a alimentării cu combustibil să nu depășească patru minute în cazul încălzitoarelor cu combustibil lichid sau în cazul încălzitoarelor cu combustibil gazos, un minut dacă dispozitivul de supraveghere a flăcării este termoelectric sau 10 secunde dacă este automat.

1.3. Camera de combustie și schimbătorul de căldură al încălzitoarelor care folosesc apa ca mediu de transfer trebuie să fie capabile să reziste la o presiune de două ori mai mare decât presiunea normală de funcționare sau 2 bar (manometru), dacă această valoare este mai mare. Presiunea de încercare se notează în documentul informativ.

1.4. Încălzitorul trebuie să poarte o etichetă a producătorului, care să indice denumirea producătorului, numărul și tipul modelului, împreună cu puterea sa nominală, exprimată în kW. Trebuie să se indice și tipul de combustibil și, dacă este cazul, tensiunea de exploatare și presiunea gazului.

1.5. *Închiderea întârziată a suflantelor de aer de combustie*

1.5.1. Dacă există o suflantă de aer cald, aceasta trebuie să fie prevăzută cu un dispozitiv de închidere întârziată chiar și în caz de supraîncălzire și de întrerupere a alimentării cu combustibil.

1.5.2. Se pot aplica și alte măsuri de prevenire a daunelor produse de deflagrații și de coroziunea cauzată de gazele de eșapament, dacă producătorul aduce dovezi despre efectul lor echivalent care să fie acceptabile pentru autoritatea de omologare.

1.6. *Cerințe pentru alimentarea cu energie electrică*

1.6.1. Toate cerințele tehnice care pot fi influențate de tensiune trebuie să se încadreze într-o gamă de tensiune de ± 16 % din valoarea nominală. Totuși, dacă există protecție la tensiune scăzută și/sau la supratensiune, cerințele trebuie să fie îndeplinite la tensiunea nominală și în imediata apropiere a punctelor de întrerupere.

1.7. *Indicator luminos de avertizare*

1.7.1. Un indicator clar vizibil, în câmpul vizual al utilizatorului, îl informează dacă încălzitorul cu ardere este pornit sau oprit.

2. CERINȚE PRIVIND INSTALAREA PE VEHICUL

2.1. *Domeniu de aplicare*

2.1.1. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 2.1.2, încălzitoarele cu ardere se instalează în conformitate cu cerințele prezentei anexe.

2.1.2. Vehiculele din categoria O prevăzute cu încălzitoare cu combustibil lichid sunt considerate conforme cu cerințele prezentei anexe.

▼B

2.2. *Amplasarea încălzitorului*

2.2.1. Părțile de caroserie sau orice alte componente aflate în apropierea încălzitorului trebuie să fie protejate de căldura excesivă și de posibilitatea contaminării cu combustibil sau ulei.

2.2.2. Încălzitorul cu ardere nu trebuie să constituie risc de incendiu, nici măcar în caz de supraîncălzire. Această cerință se consideră îndeplinită dacă instalația asigură o distanță adecvată față de toate părțile și o ventilație corespunzătoare, prin folosirea unor materiale ignifuge sau prin utilizarea ecranelor termice.

2.2.3. În cazul vehiculelor din categoria M_2 și M_3, încălzitorul nu trebuie să fie amplasat în habitaclu. Totuși, se poate utiliza o instalație într-un înveliș închis eficace, care să fie conformă cu condițiile de la punctul 2.2.2.

2.2.4. Eticheta menționată la punctul 1.4 sau un duplicat al acesteia se amplasează astfel încât să poată fi citită cu ușurință atunci când încălzitorul este montat pe vehicul.

2.2.5. La poziționarea încălzitorului trebuie să se ia toate măsurile de precauție rezonabile pentru a reduce la minim riscul de rănire și riscul de deteriorare a bunurilor personale.

2.3. *Alimentarea cu combustibil*

2.3.1. Orificiul de alimentare cu combustibil nu trebuie să fie situat în habitaclu și trebuie să fie dotat cu un bușon eficace care să prevină scurgerea combustibilului.

2.3.2. În cazul încălzitoarelor cu combustibil lichid, dacă există o sursă de alimentare cu combustibil separată de cea a vehiculului, trebuie să se marcheze clar tipul combustibilului și amplasarea orificiului de alimentare.

2.3.3. În dreptul orificiului de alimentare trebuie să se aplice o notă care să indice faptul că încălzitorul trebuie să fie închis înainte de realimentare. De asemenea, în manualul de utilizare furnizat de producător trebuie să se furnizeze instrucțiuni adecvate.

2.4. *Sistemul de eșapament*

2.4.1. Ieșirea de evacuare a gazelor de eșapament trebuie să fie amplasată astfel încât să împiedice intrarea emisiilor în vehicul prin ventilatoare, admisii de aer încălzit sau ferestre deschise.

2.5. *Admisia aerului de combustie*

2.5.1. Aerul pentru camera de combustie a încălzitorului nu trebuie să fie prelevat din habitaclul vehiculului.

2.5.2. Admisia aerului de combustie trebuie să fie amplasată sau protejată în așa fel încât blocarea cu deșeuri sau bagaje să fie cât mai puțin probabilă.

2.6. *Admisia aerului de încălzire*

2.6.1. Alimentarea cu aer de încălzire se poate face cu aer proaspăt sau recirculat și care trebuie extras dintr-o zonă curată, puțin susceptibilă a fi contaminată de gazele de eșapament emise de motorul de propulsie, de încălzitorul cu ardere sau de orice altă sursă din vehicul.

2.6.2. Conducta de admisie trebuie să fie protejată cu o sită sau prin orice alte mijloace adecvate.

2.7. *Evacuarea aerului de încălzire*

2.7.1. Toate conductele folosite pentru dirijarea aerului fierbinte în interiorul vehiculului trebuie să fie amplasate sau protejate în așa fel încât să nu poată provoca răni sau daune în cazul în care sunt atinse.

2.7.2. Ieșirea de evacuare a aerului trebuie să fie amplasată sau protejată în așa fel încât blocarea cu deșeuri sau bagaje să fie cât mai puțin probabilă.

▼B

2.8. *Controlul automat al sistemului de încălzire*

Sistemul de încălzire trebuie să se întrerupă automat, iar alimentarea cu combustibil să fie oprită în maxim cinci secunde după oprirea motorului vehiculului. Dacă este deja activat un dispozitiv manual, sistemul de încălzire poate rămâne în funcțiune.

▼M1

ANEXA VIII

CERINȚE DE SIGURANȚĂ PRIVIND ÎNCĂLZITOARELE CU COMBUSTIE CU GPL ȘI SISTEMELE DE ÎNCĂLZIRE CU GPL

▼M2

1. SISTEME DE ÎNCĂLZIRE CU GPL PENTRU UTILIZARE RUTIERĂ LA AUTOVEHICULE

▼M1

1.1. Dacă un sistem de încălzire cu GPL al unui autovehicul poate fi utilizat și atunci când vehiculul se află în mișcare, încălzitorul cu combustie cu GPL și sistemul său de alimentare respectă următoarele cerințe:

1.1.1. Încălzitorul cu combustie cu GPL respectă cerințele standardului armonizat privind specificațiile pentru aparate care funcționează exclusiv cu GPL – Aparate de încălzire a spațiului cu circuit etanș care funcționează cu GPL, destinat instalării pe vehicule și vapoare (EN 624:2000) ([1]).

1.1.2. În cazul unui rezervor de GPL instalat permanent, toate componentele sistemului aflate în contact cu GPL în fază lichidă (toate elementele componente, de la supapa de umplere până la evaporator/regulator de presiune), precum și instalarea în faza lichidă asociată sunt conforme cu cerințele tehnice ale Regulamentului nr. 67-01 al CEE/ONU părțile I și II și anexele 3-10, 13 și 15-17 ([2]).

1.1.3. Instalarea în fază gazoasă a sistemului de încălzire cu GPL pe un vehicul este conformă cu cerințele standardului armonizat privind specificațiile pentru instalarea sistemelor GPL în scopuri domestice în vehicule locuibile pentru timpul liber și în alte vehicule rutiere (EN 1949:2002) ([3]).

1.1.4. Sistemul de alimentare cu GPL este proiectat astfel încât GPL să fie furnizat la presiunea necesară și în faza corectă pentru sistemul de încălzire cu combustie cu GPL instalat. Se permite extragerea de GPL, fie în fază gazoasă, fie în fază lichidă, din rezervorul de GPL instalat permanent.

([1]) Comunicarea Comisiei în cadrul punerii în aplicare a Directivei 90/396/CEE a Consiliului din 29 iunie 1990 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la aparatele consumatoare de combustibili gazoși, JO C 202, 18.7.2001, p. 5.

([2]) Regulamentul nr. 67 al CEE/ONU:
Dispoziții uniforme privind omologarea:
I. echipamentului specific al autovehiculelor care folosesc gaze petroliere lichefiate în sistemul de propulsie;
II. vehiculului echipat cu echipament specific pentru utilizarea gazelor petroliere lichefiate în sistemul de propulsie, cu privire la instalarea unui astfel de echipament

E/ECE/324 E/ECE/TRANS/505	Rev.1/Add.66/Rev.1
E/ECE/324 E/ECE/TRANS/505	Rev.1/Add.66/Rev.1/Modif.1
E/ECE/324 E/ECE/TRANS/505	Rev.1/Add.66/Rev.1/Corr.1
E/ECE/324 E/ECE/TRANS/505	Rev.1/Add.66/Rev.1/Corr.2
E/ECE/324 E/ECE/TRANS/505	Rev.1/Add.66/Rev.1/Modif.2

([3]) EN 1949:2002 este întocmită de către Comitetul European pentru Standardizare (CEN). EN 624:2000 face referire la EN 1949:2002 (a se vedea punctul 1.1.1).

▼M1

1.1.5. Punctul de ieșire a GPL în fază lichidă din rezervorul instalat permanent, care alimentează încălzitorul cu GPL, trebuie să fie echipat cu un robinet de serviciu cu comandă de la distanță, prevăzut cu supapă limitatoare de debit, așa cum este prevăzut la punctul 17.6.1.1 din Regulamentul nr. 67-01 al CEE/ONU. Robinetul de serviciu cu comandă de la distanță, prevăzut cu supapă limitatoare de debit, este comandată în așa fel încât se închide automat în cinci secunde de la oprirea motorului vehiculului, indiferent de poziția cheii de contact. Dacă în acest interval de cinci secunde se activează comutatorul de pornire al încălzitorului sau al sistemului de alimentare cu GPL, sistemul de încălzire poate să rămână în stare de funcționare. Încălzirea poate fi repornită oricând.

1.1.6. Dacă GPL este alimentat în fază gazoasă din rezervorul de GPL instalat permanent sau dintr-una sau mai multe butelii de GPL portabile distincte, se iau măsurile necesare pentru a asigura că:

1.1.6.1. nici o cantitate de GPL lichid nu poate intra în regulatorul de presiune sau în încălzitorul cu combustie care funcționează cu GPL. Se poate utiliza un separator; și că

▼M2

1.1.6.2. nu se poate produce nicio evacuare necontrolată ca urmare a unei deconectări accidentale. Se asigură mijloace pentru oprirea fluxului de GPL prin instalarea unui dispozitiv direct în avalul sau în interiorul unui regulator montat pe cilindru sau pe rezervor; în cazul în care regulatorul este montat la distanță de cilindru sau rezervor, se instalează un dispozitiv direct în amonte de furtunul sau țeava care pornește din cilindru sau rezervor și se instalează un dispozitiv suplimentar în interiorul regulatorului sau în aval de acesta.

▼M1

1.1.7. În cazul în care GPL este alimentat în fază lichidă, evaporatorul și regulatorul de presiune sunt încălzite în mod corespunzător, cu ajutorul unei surse de căldură adecvate.

1.1.8. La autovehicule care utilizează GPL în sistemul de propulsie, încălzitorul cu combustie cu GPL poate să fie conectat la același rezervor de GPL instalat permanent, care alimentează motorul cu GPL, cu condiția respectării cerințelor de siguranță ale sistemului de propulsie. În cazul în care pentru încălzire se folosește un rezervor de GPL separat, acest rezervor este prevăzut cu o supapă de umplere proprie.

▼M2

2. SISTEME DE ÎNCĂLZIRE CU GPL PENTRU UTILIZARE STAȚIONARĂ NUMAI LA AUTOVEHICULE ȘI REMORCILE ACESTORA

▼M1

2.1. Încălzitorul cu combustie cu GPL și sistemul său de alimentare care fac parte dintr-un sistem de încălzire cu GPL destinat utilizării numai când vehiculul nu este în mișcare respectă următoarele cerințe:

2.1.1. Pe compartimentul unde sunt depozitate buteliile portabile cu GPL și în imediata apropiere a dispozitivului de comandă a sistemului de încălzire sunt fixate etichete indestructibile cu instrucțiuni care să specifice că încălzitorul cu GPL nu trebuie să se afle în funcțiune și că supapa buteliei portabile cu GPL trebuie să fie închisă atunci când vehiculul se află în mișcare.

2.1.2. Încălzitorul cu combustie cu GPL este conform cu cerințele din secțiunea 1.1.1.

2.1.3. Instalarea în fază gazoasă a sistemului de încălzire cu GPL este conformă cu cerințele din secțiunea 1.1.3.

▼M2

ANEXA IX

DISPOZIȚII SUPLIMENTARE CARE SE APLICĂ ANUMITOR VEHICULE, ASTFEL CUM SUNT DEFINITE PRIN DIRECTIVA 94/55/CE [1]

1. DOMENIUL DE APLICARE

Prezenta anexă se aplică vehiculelor pentru care Directiva 94/55/CE conține cerințe specifice privind încălzitoarele cu ardere și instalarea lor.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentei anexe, se aplică definițiile denumirilor de vehicule EX/II, EX/III, AT, FL și OX prevăzute la capitolul 9.1 din anexa B la Directiva 94/55/CE.

3. DISPOZIȚII TEHNICE

3.1. Generalități (vehicule EX/II, EX/III, AT, FL și OX)

3.1.1. Încălzitoarele cu ardere și conductele lor de evacuare sunt proiectate, plasate, protejate sau acoperite astfel încât să se prevină orice risc inacceptabil de încălzire sau de aprindere a încărcăturii. Se consideră că această cerință este îndeplinită în cazul în care rezervorul de carburant și sistemul de evacuare al aparatului respectă dispozițiile prevăzute la punctele 3.1.1.1 și 3.1.1.2. Respectarea acestor dispoziții se verifică pe vehiculul completat.

3.1.1.1. Orice rezervor de carburant pentru alimentarea dispozitivului respectă următoarele cerințe:

(a) în eventualitatea unei scurgeri, carburantul se scurge pe sol fără să vină în contact cu părțile calde ale vehiculului sau ale încărcăturii;

(b) rezervoarele de carburant care conțin benzină se echipează cu un dispozitiv de captare a flăcărilor eficient plasat la nivelul orificiului de umplere sau cu un dispozitiv care permite menținerea închiderii etanșe a orificiului de umplere.

3.1.1.2. Sistemul de evacuare, precum și țevile de eșapament sunt poziționate sau protejate astfel încât să se evite orice risc de încălzire sau aprindere a încărcăturii. Părțile sistemului de evacuare situate direct sub rezervorul de carburant (motorină) sunt separate de acesta printr-un spațiu de cel puțin 100 mm sau sunt protejate printr-un ecran termic.

3.1.2. Încălzitorul cu ardere se pune în funcțiune manual. Dispozitivele de programare sunt interzise.

3.2. Vehicule EX/II și EX/III

Încălzitoarele cu ardere care utilizează combustibili gazoși nu sunt autorizate.

3.3. Vehicule FL

3.3.1. Încălzitoarele cu ardere se scot din funcțiune prin cel puțin următoarele metode:

(a) intervenția voluntară din cabina conducătorului auto;

(b) oprirea motorului vehiculului; în acest caz, dispozitivul de încălzire poate fi repornit manual de către conducătorul auto;

(c) pornirea unei pompe de alimentare montate pe autovehicul pentru mărfurile periculoase transportate.

3.3.2. Încălzitoarele cu ardere pot continua să funcționeze după ce au fost scoase din funcțiune. În cazul în care acestea au fost scoase din funcțiune prin metodele prevăzute la literele (b) și (c) de la punctul 3.3.1, alimentarea cu aer de ardere se întrerupe prin măsuri adecvate

[1] JO L 319, 21.12.1994, p. 7.

▼**M2**

după maximum 40 secunde. Se utilizează numai încălzitoare pentru care s-au furnizat dovezi că schimbătorul de căldură rezistă la ciclul de post-funcționare redus de 40 secunde în timpul duratei de utilizare normale.