Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **ДИРЕКТИВА 2001/56/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 27 септември 2001 година

относно отоплението на купето на моторните превозни средства и на техните ремаркета, за изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 78/548/ЕИО на Съвета

(ОВ L 292, 9.11.2001 г., стр. 21)

Изменена със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Директива 2004/78/ЕО на Комисията от 29 април 2004 година	L 231	69	30.6.2004 г.
►**M2**	Директива 2006/119/ЕО на Комисията от 27 ноември 2006 година	L 330	12	28.11.2006 г.
►**M3**	Директива 2006/96/ЕО на Съвета от 20 ноември 2006 година	L 363	81	20.12.2006 г.

Изменена със:

►**A1**	Акт Относно Условията на Присъединяването на Чешката Република, Република Естония, Република Кипър, Република Латвия, Република Литва, Република унгария, Република Малта, Република Полша, Република Словения и Словашката Република и Промените в Учредителните Договори На Европейския Съюз	L 236	33	23.9.2003 г.

▼B

ДИРЕКТИВА 2001/56/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 27 септември 2001 година

относно отоплението на купето на моторните превозни средства и на техните ремаркета, за изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 78/548/ЕИО на Съвета

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаването на Европейската общност, и по-специално член 95 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ([1]),

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ([2]),

като се произнесоха съгласно процедурата, предвидена в член 251 от Договора ([3]),

като имат предвид, че:

(1) Директива 78/548/ЕИО на Съвета от 12 юни 1978 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно отоплението на купето на моторните превозни средства ([4]) бе приета като една от специалните директиви на процедурата за типово одобрение на ЕО, създадена с Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно типовото одобрение на моторните превозни средства и на техните ремаркета ([5]). Поради това разпоредбите относно системите, компонентите и обособените технически възли на превозните средства, предвидени в Директива 70/156/ЕИО, се прилагат към Директива 78/548/ЕИО.

(2) В частност, по силата на член 3, параграф 4 и на член 4, параграф 3 от Директива 70/156/ЕИО всяка специална директива трябва да се придружава от информационен документ съдържащ съответните рубрики от приложение I към горепосочената директива, както и сертификат за типово одобрение на ЕО съгласно, съставено въз основа на приложение VI към същата директива с оглед компютъризацията на типовото одобрение.

(3) В светлината на техническия прогрес устройствата за отопление, обикновено захранвани с мазут, бензин или втечнен нефтен газ се монтират в много типове автомобили с цел ефикасно, безшумно и без газовите емисии при работата на двигателя, при спряло превозно, да доставят топлина в купето, предназначено за пътниците (автобуси, например), в пространството, предназначено за товара

([1]) ОВ C 326, 24.10.1998 г., стр. 4 и ОВ C 116 E, 26.4.2000 г., стр. 2.
([2]) ОВ C 101, 12.4.1999 г., стр. 15.
([3]) Становище на Европейския парламент от 13 април 1999 г. (ОВ C 219, 30.7.1999 г., стр. 58), Обща позиция на Съвета от 17 ноември 2000 г. (ОВ C 36, 2.2.2001 г., стр. 1) и Решение на Европейския парламент от 14 март 2001 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*). Решение на Съвета от 26 юни 2001 година.
([4]) ОВ L 168, 26.6.1978 г., стр. 40.
([5]) ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 98/91/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 11, 16.1.1999 г., стр. 25).

▼B

(камиони и ремаркета, например) или в купето, предназначено за почивка (камиони и автокаравани, например). Поради причини, свързани с безопасността, е необходимо да се разшири приложното поле, за да се включат изискванията, свързани с отоплителите, работещи чрез изгаряне на гориво, и с техния монтаж. Тези изисквания би трябвало да отговарят на най-строгите норми, съвместими със съвременната технология.

(4) Необходимо е да се осигури типовото одобряване на отоплителите, работещи чрез изгаряне на гориво, в качеството им на компонент на превозното средство, както и одобрението на превозните средства, на които е монтиран отоплител, работещ чрез изгаряне на гориво.

(5) Ще бъде също така необходимо настоящата директива да се допълни с допълнителните изисквания за безопасност по отношение на отоплителите, работещи чрез изгаряне на втечнен нефтен газ (ВНГ), като се добави отделно приложение.

(6) Следва да се приемат съответните мерки, необходими за прилагане на настоящата директива в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., в което се определят условията и редът за упражняването на компетенциите, възложени на Комисията ([1]).

(7) По причини, свързани с яснотата, следва да се отмени Директива 78/548/ЕИО и да се замени с настоящата директива,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

По смисъла на настоящата директива „превозно средство“ е всяко превозно средство, за което се прилага Директива 70/156/ЕИО.

Член 2

Държавите-членки не могат да откажат типово одобрение на ЕО или национално типово одобрение на превозно средство или на определен тип устройство за отопление на основания, свързани със системата за отопление на купето или на товарния отсек, ако тази система отговаря на изискванията на приложенията.

Член 3

Държавите-членки не могат да откажат или да забраняват продажбата, регистрацията, въвеждането в експлоатация или използването на превозно средство или продажбата, въвеждането в експлоатация или употребата на определена система за отопление на основания, свързани със системата за отопление на купето или на товарния отсек, ако тази система отговаря на изискванията на приложенията.

Член 4

1. Считано от 9 май 2003 г., държавите-членки не могат на основания, свързани със системата за отопление:

([1]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼B

— да отказват да издават типово одобрение на ЕО или национално типово одобрение на тип превозно средство или система за отопление, или

— да забраняват продажбата, регистрацията или въвеждането в експлоатация на превозни средства, или продажбата или въвеждането в експлоатация на системи за отопление,

ако системата за отопление отговаря на изискванията на настоящата директива.

2. Считано от 9 май 2004 г., държавите-членки:

— преустановяват да издават типовото одобрение на ЕО, и

— могат да отказват да издават национално типово одобрение,

на тип превозно средство на основания, свързани със системата за отопление, или на определен тип отоплител, работещ чрез изгаряне на гориво, ако не са спазени изискванията на настоящата директива.

3. Считано от 9 май 2005 г., държавите-членки:

— считат сертификатите за съответствие, придружаващи новите превозни средства съгласно разпоредбите на Директива 70/156/ЕИО, за невалидни за целите на член 7, параграф 1, от споменатата директива, и

— могат да отказват продажбата, регистрацията или въвеждането в експлоатация на нови превозни средства,

на основания, свързани със системата за отопление, ако не са спазени изискванията на настоящата директива.

Настоящият параграф се прилага само за типовете превозни средства, оборудвани със система за отопление чрез топлоотдаване, използваща вода.

4. Считано от 9 май 2005 г., изискванията на настоящата директива относно отоплителите с гориво, считани като компонент на превозното средство, се прилагат за целите на член 7, параграф 2 от Директива 70/156/ЕИО.

Член 5

Най-късно до 9 ноември 2002 г. Комисията разглежда допълнителните изисквания за безопасност относно системите за отопление с втечнен нефтен газ (ВНГ) на моторните превозни средства и изменя, според случая, настоящата директива в съответствие с процедурата, посочена в член 6, параграф 2.

Член 6

1. Комисията се подпомага от Комитета за привеждане в съответствие с техническия прогрес, създаден по силата на член 13 от Директива 70/156/ЕИО, по-долу наричан „комитет“.

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО при спазване разпоредбите на член 8 от същото.

Периодът, предвиден в член 5, параграф 6, от Решение 1999/468/ЕО се определя на три месеца.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.

▼B

Член 7

Директива 70/156/ЕИО се изменя, както следва:

1. Точка 36 от приложение IV, част 1, се заменя със следния текст:

Предмет	Номер на директивата	Препращане към Официален вестник	Приложимост									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„36. Отопление на купето	2001/56/ЕО	L 292 от 9.11.2001 г.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X“

2. Приложение XI се изменя, както следва:

а) В Допълнение 1, точка 36 се заменя със следния текст:

Рубрика	Предмет	Номер на директивата	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg
„36	Отопление на купето	2001/56/ЕО	I	G + P“

б) В Допълнение 2, точка 36 се заменя със следния текст:

Рубрика	Предмет	Номер на директивата	Блиндирани превозни средства от категория M_1
„36	Отопление на купето	2001/56/ЕО	X“

Член 8

Директива 78/548/ЕИО се отменя, считано от 9 май 2004 година. Позоваванията на Директива 78/548/ЕИО се разбират като позовавания на настоящата директива.

Член 9

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива, преди 9 май 2003 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 10

Настоящата директива влиза в сила от деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности.*

Член 11

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

▼B

СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА

Приложение I: Административни разпоредби относно типовото одобрение на ЕО

Допълнение 1: Информационен документ — типово одобрение на ЕО за превозно средство

Допълнение 2: Сертификат за типово одобрение на ЕО (на превозното средство)

Допълнение 3: Информационен документ — типово одобрение на ЕО за компонент

Допълнение 4: Сертификат за типово одобрение на ЕО (на компонент)

Допълнение 5: Знак за типово одобрение на ЕО за компонент

Приложение II: Приложно поле, определения и изисквания

Приложение III: Изисквания за системите за отопление, използващи въздуха за охлаждане на двигателя

Приложение IV: Процедура на контрол на качеството на въздуха

Приложение V: Процедура на контрол на температурата

Приложение VI: Процедура на контрол на отработените газове

Приложение VII: Изисквания за отоплителите с изгаряне на гориво и за тяхното монтиране

Приложение VIII: Изисквания за безопасност на отоплителите с изгаряне на (ВНГ)

▼M2

Приложение IX Допълнителни разпоредби, приложими за някои превозни средства, както е определено в Директива 94/55/ЕО.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ТИПОВОТО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

1. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО НА ТИП ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

1.1. Заявлението за типово одобрение на ЕО, посочено в член 3, параграф 4 от Директива 70/156/ЕИО за тип превозно средство по отношение на неговата система за отопление се подава от производителя на превозното средство.

1.2. Образецът на информационния документ е даден в Допълнение 1.

1.3. На техническата служба, която отговаря за провеждане на изпитванията, трябва да се предостави:

1.3.1. представително за типа превозно средство за одобряване.

2. ИЗДАВАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО НА ТИП ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

2.1. Ако предвидените изисквания са спазени, се издава типово одобрение на ЕО, посочено в член 4, параграф 3 от Директива 70/156/ЕИО.

2.2. Образец на типово одобрение на ЕО е даден в Допълнение 2.

2.3. Номер на одобрение, съгласно приложение VII към Директива 70/156/ЕИО, се дава на всеки тип одобрено превозно средство. Една и съща държава-членка не може да дава същия номер на друг тип превозно средство.

3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО НА ТИП ОТОПЛИТЕЛ С ИЗГАРЯНЕ НА ГОРИВО

3.1. Заявлението за типово одобрение на ЕО, посочено в член 3, параграф 4 от Директива 70/156/ЕИО на тип отоплител с изгаряне на гориво, считан като компонент на превозното средство, се подава от производителя на системата за отопление.

3.2. Образецът на информационния документ е даден в Допълнение 3.

3.3. На техническата служба, която отговаря за провеждането на изпитвания, трябва да се предостави:

3.3.1. представителен за типа отоплител с изгаряне на гориво, за одобряване.

4. ИЗДАВАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО НА ТИП ОТОПЛИТЕЛ С ИЗГАРЯНЕ НА ГОРИВО

4.1. Ако предвидените изисквания са спазени, се издава типово одобрение на ЕО съгласно член 4, параграф 3, и, според случая, съгласно член 4, параграф 4 от Директива 70/156/ЕИО.

4.2. Образец на сертификат за типово одобрение на ЕО е даден в Допълнение 4.

4.3. Номер на одобрение съгласно приложение VII към Директива 70/156/ЕИО се дава на всеки одобрен тип отоплител с изгаряне на гориво. Една и съща държава-членка не може да дава същия номер на друг тип превозно средство.

4.4. Всеки отоплител с изгаряне на гориво, съответстващ на тип, одобрен съгласно настоящата директива, трябва да носи знака за типово одобрение на ЕО за компонент, определен в Допълнение 5.

5. МОДИФИКАЦИЯ НА ТИПА И ИЗМЕНЕНИЯ Я НА ТИПОВОТО ОДОБРЕНИЕ

5.1. При модификация на типа превозно средство или на типа отоплител с изгаряне на гориво, одобрени по смисъла на настоящата директива, се прилагат разпоредбите на член 5 от Директива 70/156/ЕИО.

▼B

6. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

6.1. Мерките, които целят да осигурят съответствието на производството, се приемат съгласно разпоредбите на член 10 от Директива 70/156/ЕИО.

▼B

Допълнение 1

ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ № ...

съгласно приложение I към Директива 70/156/ЕИО (*) на Съвета относно типовото одобрение на ЕО на тип превозно средство по отношение на неговите системи за отопление (**) (Директива 2001/56/ЕО)

Посочената по-долу информация се предоставя, ако е необходимо, в три екземпляра и включва списък на съдържанието. Всички чертежи се представят в съответен мащаб и с достатъчно подробности, във формат A4 или в папка с формат A4. Снимките, ако е необходими, трябва да показват достатъчно подробности.

Ако системите, компонентите или отделните технически възли имат електронни устройства за управление, трябва да се предостави информация за експлоатационните им характеристики.

0. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

0.1. Марка (фирмено наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.2.1. Търговско наименование(я), ако е необходимо: .....

0.3. Начин на идентификация на типа, ако е указан на превозното средство (б): .....

0.3.1. Местоположение на тази маркировка: .....

0.4. Категория на превозното средство (в): .....

0.5. Име и адрес на производителя: .....

0.8. Адреси на монтажните заводи: .....

1. ОБЩА КОНСТРУКЦИЯ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

1.1. Снимки и/или чертежи на представително за типа превозно средство: .....

3. ДВИГАТЕЛ (с)

3.1.1. Кодов номер на двигателя от производителя: .....
(написан върху двигателя или други начини на идентификация)

3.2.1.1. Принцип на функциониране: принудително запалване/компресионно запалване, 4-тактов/2-тактов (м)

3.2.1.2. Брой и разположение на цилиндрите: .....

3.2.1.8. Максимална чиста мощност: ..... kW при ..... об.)мин. (обявена от производителя)

3.2.7. Система за охлаждане (с течност/с въздух) (м)

3.2.7.1. Номинална регулировка на механизма за контрол на температурата на двигателя: .....

3.2.8.1. Турбозахранване: да/не (м)

3.2.8.1.2. Тип(ове): .....

3.2.8.1.3. Описание на системата (максимално работно налягане: ..... kPa, изпускателен клапан, ако има)

(*) Номерата на разделите и точките в настоящия информационен документ съответстват на тези от приложение I на Директива 70/156/ЕИО. Разделите, които не се отнасят за настоящата директива, се изпускат.

(**) В случаите на отоплителни системи поглъщащи топлината на охладителната течност на двигателя, единствено са приложими раздели 0 до 0.8, 3.2.7. и 9.10.5.1.

▼B

▼B

Допълнение 2

ОБРАЗЕЦ

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm))

СЕРТИФИКАТИТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

Печат на административния орган

Съобщение във връзка с:

— типово одобрение (1),

— разширяване на типово одобрение (1),

— отказ за издаване на типово одобрение (1),

— отнемане на типовото одобрение (1),

на тип превозно средство/компонент/обособен технически възел (1) по смисъла на Директива 2001/56/ЕО

Номер на типово одобрение: .....

Основание за разширяване: .....

ЧАСТ I

0.1. Марка (фирмено наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.2.1. Търговско описание(я), ако има: .....

0.3. Начини на идентификация на типа, ако е указан на превозното средство/компонента/обособения технически възел (1) (2): .....

0.4. Категория на превозното средство (1) (3): .....

0.5. Име и адрес на производителя: .....

0.7. За компоненти и обособени технически възли, местоположение и метод на полагане на маркировката за типово одобрение на ЕО:

.....

0.8. Адрес на монтажния завод(и): .....

ЧАСТ II

1. Допълнителни сведения (ако е необходимост): виж Добавка

2. Техническа служба, която отговаря за провеждане на изпитванията: .....

3. Дата на протокола за изпитването: .....

4. Номер на протокола за изпитването: .....

5. Забележки (ако е необходимо): виж Добавка

6. Място: .....

7. Дата: .....

8. Подпис: .....

9. Индекс на информационното досие, представено на одобряващия орган, който може да се получи при поискване.

(1) Ненужното се зачерква.

(2) Ако начинът на идентификация на типа съдържа символи, които нямат отношение към описанието на типа, компонента или отделните технически възли, предмет на настоящия сертификат за типово одобрение, те могат да се представят в документа със символа "?" (напр. ABC??123??).

(3) Съгласно определението в приложение II към Директива 70/156/ЕИО.

▼B

Добавка

към сертификат за типово одобрение на ЕО №… относно одобрението на тип превозно средство съгласно Директива 2001/56/ЕО

►(1) M1

Допълнение 3

►(1) M1

▼B

Допълнение 4

ОБРАЗЕЦ

[Максимален формат: A4 (210 × 297 mm)]

СЕРТИФИКАТИТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

Печат на административния орган

Съобщение във връзка с:

— типово одобрение (1),

— разширяване на типово одобрение (1),

— отказ за издаване на типово одобрение (1),

— отнемане на типово одобрение (1),

на тип превозно средство/компонент/обособен технически възел (1) по смисъла на Директива 2001/56/ЕО

Номер на типово одобрение: .....

Основание за разширяване на одобрението: .....

ЧАСТ I

0.1. Марка (фирмено наименование на производителя): .....

0.2. Тип и общо търговско описание: .....

0.3. Начини на идентификация на типа, ако е указан на превозното средство/компонента/обособения технически възел (1) (2): .....

0.4. Категория превозното средство (1) (3): .....

0.5. Име и адрес на производителя: .....

0.6. За компоненти и обособени технически възли, местоположение и метод на полагане на маркировката за типово одобрение на ЕО: ...

.....

0.7. Адрес на монтажния завод(и): .....

ЧАСТ II

1. Допълнителни сведения (ако е необходимо): виж Добавка

2. Техническа служба, която отговаря за провеждане на изпитванията: .....

3. Дата на протокола за изпитването: .....

4. Номер на протокола за изпитването: .....

5. Забележки (ако има): виж Добавка

6. Място: .....

7. Дата: .....

8. Подпис: .....

9. Индекс на информационното досие, представено на одобряващия орган, който може да се получи при поискване.

---

(1) Ненужното се зачерква.

(2) Ако начинът на идентификация на типа съдържа символи, които нямат отношение към описанието на типа, компонента или отделните технически възли, предмет на настоящия сертификат за типово одобрение, те могат да се представят в документа със символа "?" (напр. ABC??123??).

(3) Съгласно определението в приложение II А към Директива 70/156/ЕИО.

▼B

Добавка

към сертификат за типово одобрение на ЕО №… относно одобрението на тип отоплител с изгаряне на гориво съгласно Директива 2001/56/ЕО

1. *Допълнителни сведения*

1.1. Описание на типа отоплител с изгаряне на гориво: .....

и т.н.

5. Забележки: .....

———

▼B

Допълнение 5

ЗНАК ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО ЗА КОМПОНЕНТ

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Знакът за типово одобрение на ЕО за компонент се състои:

1.1.1. от правоъгълник, обграждащ буквата „e“, последвана от отличителния номер или буквена група на държавата-членка, издала типовото одобрение на ЕО за компонент:

1 за Германия

2 за Франция

3 за Италия

4 за Нидерландия

5 за Швеция

6 за Белгия

▼A1

7 за Унгария

8 за Чешкатата република

▼B

9 за Испания

11 за Обединеното кралство

12 за Австрия

13 за Люксембург

17 за Финландия

18 за Дания

▼M3

19 за Румъния

▼A1

20 за Полша

▼B

21 за Португалия

23 за Гърция

24 за Ирландия

▼A1

26 за Словения

27 за Словашката република

29 за Естония

32 за Латвия

▼M3

34 за България

▼A1

36 за Литва

CY за Кипър

MT за Малта

▼B

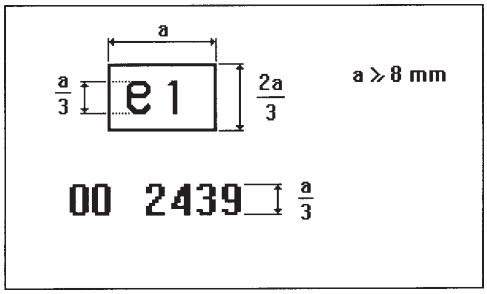
1.1.2. в близост до правоъгълника, от „базовия номер на одобрение“, посочен в част 4 от приложение VII към Директива 70/156/ЕИО, предшестван от поредния двуцифрен номер, даден на последната техническа промяна на ►M1 Директива 2001/56/ЕО ◄ към датата на издаване на сертификатитто за типово одобрение на ЕО за компонент. В настоящата директива този пореден номер е 00.

1.2. Знакът за типово одобрение на ЕО за компонент трябва да е ясно четлив и незаличим.

▼B

2. ПРИМЕРЕН ЗНАК ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО ЗА КОМПОНЕНТ

2.1.



Знакът за типово одобрение за компонент по-горе показва, че въпросният отоплител с изгаряне на гориво е бил одобрен в Германия (e1) в съответствие с настоящата директива (00) под базов номер на одобрение 2439.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПРИЛОЖНО ПОЛЕ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ

1. ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

1.1. Настоящата директива се прилага за всички превозни средства от категориите M, N и O, оборудвани със система за отопление.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящата директива:

2.1. „система за отопление“ е всеки тип устройство, позволяващо повишаването на температурата вътре в превозно средство, включително във всяко пространство, предвидено за поставяне на товар.

2.2. „отоплител с изгаряне на гориво“ е устройство, използващо пряко течно или газообразно гориво и което не използва топлината, отделена от двигателя, служещ за задвижване на превозното средство.

2.3. „тип превозно средство по отношение на неговата система за отопление“ са превозни средства, които не се различават по следните основни аспекти:

— прицип̀ът(ите) на функциониране на системата за отопление,

— типът отоплител с изгаряне на гориво.

2.4. „тип отоплител с изгаряне на гориво“ са устройства, които не се различават по следните основни аспекти:

— типа използвано гориво (например течно или газообразно),

— типа топлопреносен флуид (например въздух или вода),

— местоположението в превозното средство (например в купето или в товарния отсек).

2.5. „система за отопление чрез топлоотдаване“ е всеки тип устройство, използващо топлината на двигателя, използван за задвижване на превозното средство, с цел повишаване на температурата вътре в превозно средство и използващ като междинен топлопреносен флуид вода, масло или въздух.

2.6. „Вътрешност“ е вътрешната част на превозно средство, запазена за пътниците и/или за товара.

2.7. „Система за отопление на купето“ е всеки тип устройство, чието предназначение е да повишава температурата във вътрешността на купето.

2.8. „Система за отопление на товарния отсек“ е всеки тип устройство, чието предназначение е да повишава температурата в товарния отсек.

2.9. „Купе“ е вътрешната част на превозно средство, запазена за водача и за неговите евентуални пътници.

2.10. „Газообразни горива“ са горивата, които при нормални температура и налягане (288,2 K и 101,33 kPa) са в газообразно състояние, като втечнения нефтен газ (ВНГ) и сгъстения природен газ (СПГ).

2.11. „Прегряване“ е положението, при което входната тръба на отоплителя с изгаряне на гориво, предназначена за навлизане на топлия въздух, е напълно затворена.

3. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ СИСТЕМИТЕ ЗА ОТОПЛЕНИЕ

3.1. Купето на всяко превозно средство от категориите M и N трябва да е оборудвано със система за отопление;

3.2. Системите за отопление трябва да отговарят на следните общи изисквания:

— загретият въздух, навлизащ в купето, не трябва да е по-замърсен от въздуха в мястото на навлизането му в превозното средство,

— водачът и пътниците на движещото се превозно средство не трябва да влизат в контакт с частите на превозното средство

▼B

или с горещия въздух, които са в състояние да им предизвикат изгаряния,

— отработените газове, изхвърлени от отоплителите с изгаряне на гориво, трябва да са в допустими граници.

Процедурите за контрол относно спазването на всяко от тези предписания са определени в приложение IV, V и VI.

3.2.1. Таблицата по-долу показва приложенията, които се прилагат за всеки тип система за отопление в рамките на всяка категория превозно средство:

Система за отопление	Категория на превозното средство	приложение IV Качество на въздуха	приложение V Температура	приложение VI Изпускане на отработени газове	приложение VII Безопасност при работа с втечнен нефтен газ (GPL)
Топлина, отделена от двигателя — вода	M				
	N				
	O				
Топлина, отделена от двигателя — въздух Виж бележка 1	M	1	1		
	N	1	1		
	O				
Топлина, отделена от двигателя — масло	M	1	1		
	N	1	1		
	O				
Отопление с газообразно гориво ►M1 Виж забележка 3 ◄	M	1	1	1	1
	N	1	1	1	1
	O	1	1	1	1
Отопление с течно гориво Виж бележка 3	M	1	1	1	
	N	1	1	1	
	O	1	1	1	

3.3. Други изисквания, прилагани към отоплителите, работещи чрез изгаряне на гориво, и към тяхното монтиране, са посочени в приложение VII.

Бележка 1: Превозните средства, които отговарят на условията на приложение III, не се подлагат на изискванията на изпитанието.

▼M1

———————

▼B

Бележка 3: Отоплителите, работещи чрез изгаряне на гориво, поставени във вътрешността на купето и използващи вода като топлопреносен флуид, се смятат за отговарящи на приложение IV и V.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ СИСТЕМИТЕ ЗА ОТОПЛЕНИЕ С ТОПЛООТДАВАНЕ НА ВЪЗДУХ

1. Що се отнася до системите за отопление, съдържащи топлообменник, чийто първичен кръг се пресича от отработен газ или от замърсен въздух, изискванията на точка 3.2 от приложение II се смятат за изпълнени, ако са удовлетворени следните условия:

2. херметичността на стените на първичния кръг на топлообменника трябва да бъде осигурена при всяко налягане, което е равно или по-ниско от 2 бара;

3. стените на първичния кръг на топлообменника не трябва да съдържат части, които могат да се демонтират;

4. стената на топлообменника, където се извършва преносът на топлина, трябва да има минимална дебелина от 2 mm, когато тя е от нелегирани стомани;

4.1. когато се използват други материали (включително композитни и плакирани материали), дебелината на тази стена трябва да бъде изчислена по такъв начин, че да осигурява на топлообемнника същата трайност, като в случая, посочен в точка 4.

4.2. ако стената на топлообменника, където се извършва преносът на топлина, е емайлирана, стената, върху която е нанесен този слой, трябва да има дебелина не по-малка от 1 mm и този емайл трябва да бъде устойчив, непропусклив и да не е порест.

5. тръбата за отвеждане на отработените газове трябва да има зона, показваща състоянието на корозията с най-малко 30 mm дължина, разположена непосредствено след изхода на тръбата на топлообменника, която е винаги открита и с лесен достъп.

5.1. дебелината на стената на тази зона, показваща състоянието на корозията, не трябва да е по-голяма от дебелината на тръбите за отвеждане на отработените газове, поставени във вътрешността на топлообменника. Материалите и свойствата на повърхността на тази зона трябва да бъдат еквивалентни на материалите и свойствата на тръбите.

5.2. ако топлообменникът образува един възел с шумозаглушителя на устройството за отвеждане на отработените газове на превозното средство, външната стена на този шумозаглушител трябва да бъде смятана като зоната, в която трябва да се прояви евентуална корозия и която се осъществява в съответствие с точка 5.1.

6. Що се отнася до системите за отопление, използващи въздуха от охлаждането на двигателя като въздух за отопление, предписанията на точка 3.2 на приложение II се смятат за изпълнени, без да се използва топлообменник, ако се удовлетворяват следните условия:

   — въздухът от охлаждането на двигателя, използван като въздух за отопление, влиза в контакт единствено с тази част от повърхността на двигателя, която не съдържа разглобяеми части, и

   — свръзките на стените на кръга на тази част от въздуха от охлаждането на двигателя с повърхностите, използвани за предаване на топлината, трябва да бъдат непропускливи за газта и устойчиви спрямо маслото.

   Тези условия се смятат за изпълнени когато:

6.1. защитна обвивка около всяка запалителна свещ отвежда евентуалните течове извън кръга на въздуха за отопление;

6.2. гарнитурата между главата на двигателя или цилиндъра и изпускателния колектор е разположена извън кръга на въздуха за отопление;

6.3. съществува двойна херметичност между главата на двигателя и цилиндъра, с отвеждане на евентуалните течове, произтичащи от първата гарнитура, разположена извън кръга на въздуха за отопление, или:

   херметичността между главата на двигателя и цилиндъра се осигурява също и когато гайките, фиксиращи главата, са пристегнати

▼B

в студено състояние с една трета от предписания от производителя номинален въртящ момент, или:

зоната на съединяване на главата с цилиндъра е разположена извън кръга на въздуха за отопление.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ПРОЦЕДУРА НА КОНТРОЛ НА КАЧЕСТВОТО НА ВЪЗДУХА

1. При оборудваните превозни средства е необходимо извършването на следните процедури по контрол:

1.1. задейства се отоплението с пълна мощност в продължение на един час при спокойно време (скорост на вятъра ≤ 2 m/s.), при затворени прозорци и, в случай на отоплители с изгаряне на гориво, при спрян двигател, задвижващ превозното средство. Ако, въпреки това, работещото на пълна мощност отопление се изключва автоматично преди изтичането на един час, измерванията могат да се извършат преди прекъсването на отоплението.

1.2. Концентрацията но CO в околния въздух се измерва чрез вземането на проби:

а) в точка, разположена извън превозното средство възможно най-близо до мястото на навлизане на въздуха за отопление; и

б) в точка, разположена във вътрешността на превозното средство на разстояние не по-голямо от 1 метър от мястото на излизане на загретия въздух.

1.3. Измерванията се извършват в рамките на представителна продължителност от 10 минути.

1.4. Резултатът от измерването, извършено в точка б) не трябва да надвишава с повече от 20 ppm CO резултата от измерванията, извършени в точка а).

2. Отоплителите с изгаряне на гориво, смятани за съставен елемент на превозно средство, се подлагат на следната процедура по контрол, след контролните процедури, посочени в приложение V и VI и в точка 1.3 от приложение VII:

2.1. Първичният кръг на топлообменника се подлага на тест за теч, за да се провери със сигурност, че не съществува опасност замърсеният въздух да се смеси със загретия въздух, предназначен за купето.

2.2. Това изискване се смята за изпълнено, ако при манометрично налягане от 0,5 hPa, дебитът на теча от топлообменника е ≤ 30 dm^3/h.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ПРОЦЕДУРА НА КОНТРОЛ НА ТЕМПЕРАТУРАТА

1. Отоплението се задейства с пълна мощност в продължение на един час при спокойно време (скорост на вятъра ≤ 2 m/s), при затворени прозорци. Ако въпреки това работещото на пълна мощност отопление се изключва автоматично преди изтичането на един час, измерванията могат да се извършат по-рано. Ако загретият въздух идва извън превозното средство, изпитването трябва да се извърши при температура не по-ниска от 15 °C.

2. Повърхностната температура на частите на системата за отопление, които могат да влязат в контакт с водача на превозното средство по време на нормалното му използване по пътя, се измерва с помощта на контактен термометър. Нито една от контролираните по този начин части не трябва да има температура над 70 °C за металните части без покритие или над 80 °C за останалите материали.

2.1. Когато една или няколко части от системата за отопление е(са) разположена(-и) зад седалката на водача, при положение на прегряване, тази температура не трябва да надвишава 110 °C.

3.1. При превозните средства от категориите M_1 и N нито една част от системата, която може да влезе в съприкосновение със седналите пасажери по време на нормално използване на превозното средство на пътя, с изключение на решетката на изхода, не трябва да има температура, надвишаваща 110 °C.

3.2. При превозните средства от категориите M_2 и M_3 нито една част от системата, която може да влезе в съприкосновение с пасажерите по време на нормалното използване на превозното средство на пътя, не трябва да има температура, надвишаваща 70 °C за металните части без покритие или над 80 °C за останалите материали.

4. Температурата на загретия въздух, навлизащ в купето, измерена в центъра на изходния отвор, не трябва да надвишава 150 °C.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРОЦЕДУРА НА КОНТРОЛ НА ОТРАБОТЕНИТЕ ГАЗОВЕ

1. Отоплението се задейства с пълна мощност в продължение на един час при спокойно време (скорост на вятъра ≤ 2 m/s.) и при околна температура от 20 ± 10 °C. Ако, въпреки това, работещото на пълна мощност отопление се изключва автоматично преди изтичането на един час, измерванията могат да се извършат преди момента на това изключване.

2. Сухите и неразредени отработени газове, измерени с помощта на съответен измервателен уред, не трябва да надвишават указаните в таблицата по-долу стойности:

Параметър	Отоплители, работещи чрез изгаряне на газообразно гориво	Отоплители, работещи чрез изгаряне на течно гориво
CO	≤ 0,1 % об.	≤ 0,1 % об.
NO_x	≤ 200 ppm	≤ 200 ppm
HC	≤ 100 ppm	≤ 100 ppm
референтна единица „bacharach“ (*)	≤ 1	≤ 4

(*) Използва се референтната единица „Bacharach“ ASTM D 2156

3. Процедурата на контрол се повтаря при условия, съответстващи на скорост на движение на превозното средство от 100 km/h. При тези условия, стойността на CO не трябва да надвишава 0,2 обемни %. Ако процедурата по контрол е извършена върху отоплението в качеството му на компонент на превозното средство, тя не трябва да се повтаря на типа превозно средство, на което е било монтирано отоплението.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОТОПЛИТЕЛИТЕ С ИЗГАРЯНЕ НА ГОРИВО И

1. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

1.1. Всеки отоплител трябва да се придружава от указание за употреба и поддръжка и, ако е предназначен за пазара на резервни части, с инструкции за монтаж.

1.2. Необходимо е инсталирането на оборудване за безопасност (като компонент на отоплителя с изгаряне на гориво, или на превозното средство), за да се управлява отоплителя с изгаряне на гориво, при извънредно положение. Това оборудване трябва да бъде разработено по такъв начин, че ако пламъкът не се запали при пускането в действие на отоплителя или ако угасне по време на работа, времето за запалване и отваряне на захранването с гориво да не надвишава 4 минути при отоплителите с изгаряне на течно гориво, а при тези, работещи с газообразно гориво — 1 минута, ако устройството за наблюдение на пламъка е на термоелектричен принцип или 10 секунди, ако то е автоматично.

1.3. Горивната камера и топлообменника на отоплителите, използващи вода като топлопреносен флуид, трябва да могат да издържат на налягане, равно на два пъти нормалното работно налягане или на 2 бара (по манометър), като се взема предвид по-високата от тези две стойности. Тестовото налягане трябва да се отбележи в информационния документ.

1.4. Отоплителят трябва да носи етикет на производителя, в който да се указва името му, номера на модела, типа и номиналната мощност в киловати. Необходимо е също да се укаже типа използвано гориво и, при необходимост, работното напрежение и налягането на газа.

1.5. *Забавяне на вентилатора за нагнетяване на горещ въздух по време на изключване*

1.5.1. Ако е налице вентилатор за нагнетяване на горещ въздух, той трябва да забави оборотите си по време на изключване, както и в случай на прегряване или при прекъсване постъпването на гориво.

1.5.2. Могат да се използват и други методи за предотвратяване на повредите, предизвикани от експлозия или корозия, при положение че производителят докаже тяхната еквивалентност.

1.6. *Изисквания относно електрическото оборудване*

1.6.1. Всички технически изисквания, които могат да бъдат повлияни от елетрическото напрежение, трябва да бъдат изпълнени при напрежение, което не се различава с повече от ± 16 % от работното. Ако има прекъсвач на веригата, който се задейства при понижено или при повишено напрежение, е необходимо да се провери дали всички изисквания се удовлетворяват в непосредствена близост до точките на прекъсване.

1.7. *Указване на състоянието на работа*

1.7.1. Необходимо е ясно видим индикатор, поставен в рамките на зрителното поле на потребителя, да показва кога отоплителят работи или е изключен.

2. ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО МОНТИРАНЕТО НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

2.1. *Приложно поле*

2.1.1. Без да се нарушават изискванията на точка 2.1.2, отоплителите с изгаряне на гориво, трябва да се монтират съгласно изискванията на настоящото приложение.

2.1.2. Превозните средства от категория О, оборудвани с отоплители с изгаряне на течно гориво, се смята че отговарят на изискванията на настоящото приложение.

▼B

2.2. *Местоположение на отоплителя*

2.2.1. Частите на каросерията и останалите компоненти, разположени в близост до отоплителя, трябва да се предпазват от прекомерна топлина и от опасност от замърсяване с гориво или масло.

2.2.2. Отоплител с изгаряне на гориво, не трябва да създава опасност от пожар, дори в случай на прегряване. Това изискване се смята за изпълнено, ако при монтирането остава достатъчно разстояние до всички съседни части и се предвижда необходимата вентилация чрез използването на негорими материали или термични щитове.

2.2.3. При превозните средства от категория M_2 и M_3, отоплителят не трябва да бъде поставен в купето. Въпреки това се допуска монтирането му в ефикасно затворен кожух, който отговаря също така на условията, посочени в точка 2.2.2.

2.2.4. Етикетът, посочен в параграф 1.4, или негово копие трябва да бъде поставен така че да може да се чете лесно, когато отоплителят е монтиран на превозното средство.

2.2.5. Местоположението на отоплителя се избира, като се вземат всички разумни предпазни мерки за намаляване до минимум на рисковете от нанасяне на щети на пътниците или на тяхното имущество.

2.3. *Захранване с гориво*

2.3.1. Гърловината за пълнене с гориво не трябва да е разположена в купето и трябва да е снабдена с капачка, която да предпазва ефикасно от всякакъв теч на гориво.

2.3.2. При отоплители с изгаряне на течни горива, когато захранването с гориво е различно от това на превозното средство, видът на горивото и местоположението на неговата гърловина за пълнене трябва да са ясно указани.

2.3.3. До гърловината трябва да е поставена бележка, уточняваща, че отоплителят трябва да е изключен, преди да бъде зареден с гориво. Освен това, в ръководството за употреба, предоставено от производителя, трябва да фигурират съответни инструкции за това.

2.4. *Система за отвеждане на отработените газове*

2.4.1. Отворът за отвеждане на отработените газове трябва да бъде разположен на място, от което тези газове да не могат да навлязат във вътрешността на превозното средство през вентилаторите, отворите за горещ въздух или отворените прозорци.

2.5. *Вход за въздуха, използван за горенето*

2.5.1. Въздухът, използван за захранване на горивната камера на отоплителя, не трябва да е взет от вътрешността на купето на превозното средство.

2.5.2. Входът за въздуха трябва да е поставен или предпазван по такъв начин, че да не може да се запуши от багажи или отпадъци.

2.6. *Вход за въздуха, използван за отопление*

2.6.1. Въздухът, използван за отопление, може да бъде пресен или рециклиран и трябва да бъде вземан от място, което е чисто, и в което да е невъзможен всякакъв риск от замърсяване от отработените газове, идващи от двигателя, използван за задвижване на превозното средство, от отоплителя с изгаряне на гориво или от всеки друг източник от превозното средство.

2.6.2. Тръбопроводът за подаване на въздуха трябва да е предпазен с решетка или по друг адекватен начин.

2.7. *Изход на въздуха, използван за отопление*

2.7.1. Всеки кожух, служещ за направляването на горещия въздух във вътрешността на превозното средство, трябва да е поставен или предпазен по начин, който не позволява предизвикването на никакво нараняване или изгаряне при допир.

2.7.2. Изходът за въздуха трябва да е поставен или предпазван по такъв начин, че да не може да бъде запушен от багажи или отпадъци.

▼B

2.8. *Автоматичен контрол на системата за отопление*

Системата за отопление трябва да се изключва автоматично и захранването с гориво да прекъсва най-късно 5 секунди след спиране работата на двигателя на превозното средство. Ако вече е задействано ръчно управлявано устройство, системата за отопление може да продължи да функционира.

▼M1

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ, ПРИЛОЖИМИ КЪМ ОТОПЛИТЕЛИТЕ С ИЗГАРЯНЕ НА ВТЕЧНЕНИ НЕФТЕНИ ГАЗОВЕ И НА ОТОПЛИТЕЛНИТЕ СИСТЕМИ, РАБОТЕЩИ С ВТЕЧНЕНИ НЕФТЕНИ ГАЗОВЕ

▼M2

1. ОТОПЛИТЕЛНИ СИСТЕМИ, РАБОТЕЩИ С ВНГ, ИЗПОЛЗВАНИ В МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПРИ ДВИЖЕНИЕ

▼M1

1.1. Ако отоплителната система на превозно средство, работеща с втечнени нефтени газове, може да се използва и когато превозното средство е в движение, отоплителната система, работеща с втечнени нефтени газове и нейната система за захранване следва да съответстват на следните изисквания:

1.1.1. Отоплителната система, работеща с втечнени нефтени газове, следва да съответства на изискванията на хармонизирания стандарт „Изисквания към апаратите, работещи само с втечнени нефтени газове — Херметични отоплителни апарати, работещи с втечнени нефтени газове, за инсталиране в превозни средства и кораби“ (EN 624:2000) ([1]).

1.1.2. Когато резервоарът за втечнени нефтени газове е трайно закрепен, всички съставни части на системата, които са в контакт с втечнените нефтени газове в течната му фаза (т.е. комплектът от съставни части от гнездото за пълнене до изпарителя/разширителя), както и свързващата ги инсталация за „течната фаза“ следва да съответстват на техническите изисквания на Регламент № 67 на ИКЕ/ООН, части I и II, както и на приложения от 3 до 10, 13 и от 15 до 17 ([2]).

1.1.3. Инсталацията за „газовата фаза“ на отоплителната система на превозно средство, работеща с втечнени нефтени газове, следва да съответства на изискванията на хармонизирания стандарт „Спецификации за инсталирането на системи за домакински нужди, работещи с втечнени нефтени газове, в обитаемите превозни средства и другите пътни превозни средства“ (EN 1949:2002) ([3]).

1.1.4. Системата за захранване с втечнени нефтени газове следва да е конструирана така, че захранването с втечнени нефтени газове да се извършва с изискваното налягане и в подходяща фаза за отоплителя, работещ с втечнени нефтени газове, който е инсталиран. Втечнените нефтени газове може да се извличат от трайно закрепения резервоар в газова или течна фаза.

([1]) Съобщение на Комисията за въвеждането на Директива 90/396/ЕИО на Съвета от 29 юни 1990 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно апаратите, работещи с газ, (ОВ C 202, 18.7.2001 г., стр. 5).

([2]) Регламент № 67 на ИКЕ/ООН:
Единни условия относно одобряването на:
I. специалните компоненти за захранването на двигателите на превозните средства с втечнени нефтени газове;
II. превозните средства, съоръжени със специално оборудване за захранването на двигателите с втечнени нефтени газове, по отношение на инсталирането на това оборудване

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/Amend.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/Amend.2

([3]) Стандартът EN 1949:2002 е разработен от Европейския комитет по стандартизация (CEN). Стандартът EN 624:2000 се позовава на EN 1949:2002 (виж точка 1.1.1).

▼M1

1.1.5. Мястото от трайно закрепения резервоар, от което втечнените нефтени газове се отвеждат за захранване на отоплителя, работещ с втечнени нефтени газове, следва да е съоръжено с дистанционно управляван затварящ клапан с ограничител на дебита, какъвто е предписан в точка 17.6.1.1 от Регламент № 67 на ИКЕ/ООН. Дистанционно управляваният затварящ клапан с ограничител на дебита следва да се управлява така, че да се затваря автоматично в рамките на пет секунди след спирането на двигателя на превозното средство, независимо от положението на контактния ключ. Ако по време на тези пет секунди превключвателят на отоплителната система или на системата за захранване с втечнени нефтени газове се постави в положение „работа“, отоплителната система може да продължи да работи. Отоплението следва да може винаги да се пусне отново.

1.1.6. Ако захранването с втечнени нефтени газове се извършва в газова фаза от трайно закрепен резервоар или от една или няколко отделни преносими бутилки, следва да се вземат подходящи мерки, за да се осигури:

1.1.6.1. че никакви течни втечнени нефтени газове няма да могат да попаднат в разширителя или в отоплителя, работещ с втечнени нефтени газове. За целта може да се използва сепаратор; и

▼M2

1.1.6.2. не може да възникне неконтролирано изтичане в резултат на случайно прекъсване. Осигуряват се средства за прекъсване на потока ВНГ, като се инсталира устройство във или непосредствено зад регулатора, монтиран върху цилиндъра или резервоара; или ако регулаторът не е монтиран върху цилиндъра или резервоара, се инсталира устройство непосредствено пред гъвкавия или твърдия тръбопровод, отвеждащ от цилиндъра или резервоара, и едно допълнително устройство се инсталира във или зад регулатора.

▼M1

1.1.7. Ако захранването с втечнени нефтени газове се извършва в течна фаза, комплектът от изпарителя и разширителя следва да се подгрява по подходящ начин от съответстващ източник на топлина.

1.1.8. В моторните превозни средства, използващи в тяхната система за задвижване втечнени нефтени газове, отоплителят, работещ с втечнени нефтени газове може да се свърже със трайно закрепения резервоар за втечнени нефтени газове, от който двигателят се захранва с втечнени нефтени газове, при условие че са спазени изискванията към безопасността, приложими към системата за задвижване. Ако за отоплението се използва отделен резервоар за втечнени нефтени газове, той следва да е съоръжен с отделно гнездо за пълнене.

▼M2

2. ОТОПЛИТЕЛНИ СИСТЕМИ, РАБОТЕЩИ С ВНГ, ИЗПОЛЗВАНИ САМО ЗА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И ТЕХНИТЕ РЕМАРКЕТА ПРИ СТАЦИОНАРНИ УСЛОВИЯ

▼M1

2.1. Отоплителят, работещ с втечнени нефтени газове, и неговата система за захранване, които са част от отоплителната система, работеща с втечнени нефтени газове, предназначена да се използва само когато превозното средство не се движи, следва да отговарят на следните изисквания:

2.1.1. Неразрушими етикети, посочващи, че отоплението, работещо с втечнени нефтени газове, не следва да работи и клапанът на преносимата бутилка за втечнени нефтени газове следва да е затворен, когато превозното средство се движи, следва да са закрепени в помещението за пътниците, където са поставени преносимите бутилки за втечнени нефтени газове, както и в непосредствена близост с устройството за управление на отоплителната система.

2.1.2. Отоплителят, работещ с втечнени нефтени газове, следва да съответства на изискванията, изброени в точка 1.1.1.

2.1.3. Инсталацията за „газовата фаза“ на отоплителната система, работеща с втечнени нефтени газове, следва да съответства на изискванията, изброени в точка 1.1.3.

▼M2

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ, ПРИЛОЖИМИ ЗА НЯКОИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, КАКТО Е ОПРЕДЕЛЕНО В ДИРЕКТИВА 94/55/ЕО [1]

1. ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

Настоящото приложение се прилага за превозни средства, спрямо които се прилагат специфични изисквания относно отоплителите, работещи чрез изгаряне на гориво, и тяхното монтиране, предвидени в Директива 94/55/ЕО.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящото приложение се прилагат определенията на обозначенията за превозни средства EX/II, EX/III, AT, FL и OX, посочени в глава 9.1 от приложение Б към Директива 94/55/ЕО.

3. ТЕХНИЧЕСКИ РАЗПОРЕДБИ

3.1. *Общи положения (превозни средства EX/II, EX/III, AT, FL и OX)*

3.1.1. Отоплителите, работещи чрез изгаряне на гориво, и пътят за отвеждане на техните изгорели газове са така проектирани, разположени, защитени или изолирани, че да се предотврати всякакъв неприемлив риск от загряване или запалване на товара. Настоящото изискване се смята за изпълнено, ако резервоарът за гориво и системата за отвеждане на отработените газове на уреда съответстват на разпоредбите на точки 3.1.1.1 и 3.1.1.2. Съответствието с тези разпоредби се проверява на напълно комплектовано превозно средство.

3.1.1.1. Всеки резервоар за гориво, захранващ уреда, отговаря на следните изисквания:

а) в случай на какъвто и да е разлив горивото изтича на земята, без да влиза в контакт с горещи части на превозното средство или товара;

б) резервоарите за гориво, съдържащи бензин, са оборудвани с ефективно искрогасително устройство в гърловината или с капачка, която да осигурява херметичното затваряне на гърловината.

3.1.1.2. Системата за отвеждане на отработените газове, както и тръбите за отходните газове са така ориентирани или защитени, че да се избегне всякаква опасност за товара от нагряване или запалване. Частите на системата за отвеждане на отработените газове, разположени непосредствено под резервоара за гориво (дизел), следва да са на разстояние от поне 100 mm или да бъдат защитени от термичен екран.

3.1.2. Отоплителят, работещ чрез изгаряне на гориво, се включва ръчно. Забраняват се програмни устройства.

3.2. *EX/II и EX/III превозни средства*

Не се разрешават отоплители, работещи чрез изгаряне на гориво, които използват газови горива.

3.3. *Превозни средства FL*

3.3.1. Отоплителите, работещи чрез изгаряне на гориво, се спират поне по един от следните методи:

а) чрез съзнателно ръчно изключване от кабината на водача;

б) при спиране на двигателя на превозното средство; в този случай отоплителят може да бъде стартиран отново ръчно от водача;

в) при задействане на захранваща помпа на моторното превозно средство за превозваните опасни товари.

3.3.2. Разрешава се период на последействие след изключването на отоплителите, работещи чрез изгаряне на гориво. За методите по букви б) и в) от точка 3.3.1 захранването с въздух за горене се

[1] ОВ L 319, 21.12.1994 г., стр. 7.

▼**M2**

прекратява с подходящи мерки след цикъл на последействие, продължаващ не повече от 40 секунди. Могат да се използват само отоплители, за които е доказано, че техният топлообменник издържа намаления цикъл на последействие от 40 секунди по време на тяхното нормално използване.