DIRECTIVE

DIRECTIVA 2010/19/UE A COMISIEI

din 9 martie 2010

de modificare, în sensul adaptării la progresul tehnic în domeniul sistemelor antiîmproșcare ale unor categorii de vehicule și ale remorcilor acestora, a Directivei 91/226/CEE a Consiliului și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) [1], în special articolul 39 alineatul (2),

întrucât:

(1) Directiva 91/226/CEE a Consiliului din 27 martie 1991 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la sistemele antiîmproșcare ale unor categorii de vehicule și ale remorcilor acestora [2] este una dintre directivele speciale în contextul procedurii de omologare CE de tip instituită prin Directiva 2007/46/CE. Prin urmare, dispozițiile Directivei 2007/46/CE cu privire la sisteme, componente și unități tehnice separate pentru vehicule se aplică Directivei 91/226/CEE.

(2) În vederea aplicării obligatorii a procedurii de omologare CE de tip a tuturor categoriilor de vehicule care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2007/46/CE, sunt necesare cerințe armonizate în privința sistemelor anti-împroșcare pentru toate categoriile de vehicule care intră în domeniul de aplicare al Directivei 91/226/CEE. De asemenea, este necesar să se clarifice că aceste cerințe nu sunt obligatorii pentru vehiculele de teren. În sfârșit, având în vedere experiența dobândită, este necesară adaptarea la progresul tehnic a Directivei 91/226/CEE și, în consecință, a anexei IV la Directiva 2007/46/CE.

(3) Prin urmare, Directivele 91/226/CEE și 2007/46/CE ar trebui modificate în mod corespunzător.

(4) Măsurile prevăzute în prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic – autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 91/226/CEE se modifică după cum urmează:

1. lista anexelor și anexele I, II și III se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă;

2. anexa nenumerotată intitulată „Figuri” se înlocuiește cu textul din anexa II la prezenta directivă.

Articolul 2

Punctul 43 din anexa IV și anexa XI, apendicele 2 și 4 la Directiva 2007/46/CE se înlocuiesc cu următorul text:

„43	Sisteme anti-împroșcare	Directiva 91/226/CEE	L 103, 23.4.1991, p. 5				X	X	X	X	X	X	X”

[1] JO L 263, 9.10.2007, p. 1.
[2] JO L 103, 23.4.1991, p. 5.

Articolul 3

(1) Începând cu 9 aprilie 2011, statele membre nu refuză, pe motive legate de sistemele antiîmproșcare, acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip unui vehicul și a unei componente care respectă cerințele prevăzute în Directiva 91/226/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

(2) Începând cu 9 aprilie 2011, statele membre refuză, pe motive legate de sistemele antiîmproșcare, acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip unui vehicul și a unei componente care nu respectă cerințele prevăzute în Directiva 91/226/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

(3) Când se înaintează cererea de omologare de tip pentru întreg vehiculul în temeiul Directivei 2007/46/CE, tipurile de vehicule cărora le-a fost acordată omologarea de tip națională sau CE privind sistemele antiîmproșcare nu trebuie să îndeplinească cerințele privind sistemele antiîmproșcare stabilite în Directiva 91/226/CEE.

Articolul 4

(1) Statele membre adoptă și publică până la 8 aprilie 2011 cel târziu actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru conformitatea cu prezenta directivă. Statele membre comunică fără întârziere Comisiei textul acestor acte. Statele membre aplică dispozițiile respective de la 9 aprilie 2011.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin 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) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 5

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

Articolul 6

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 9 martie 2010.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

ANEXA I

1. Lista anexelor la Directiva 91/226/CEE se modifică după cum urmează:

(a) titlul referitor la apendicele 3 la anexa II se înlocuiește cu următorul text:

„Document informativ pentru omologarea CE de tip a componentelor";

(b) titlul referitor la anexa III se înlocuiește cu următorul text:

„Anexa III: Cerințe privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește instalarea sistemelor anti-împroșcare

Apendicele 1: Document informativ pentru omologarea CE de tip a vehiculelor

Apendicele 2: Model de fișă de omologare CE de tip a vehiculelor";

(c) rândul „FIGURILE: (1-9)" se înlocuiește cu următorul text:

„Anexa V: Figurile 1-9".

2. Anexa I la Directiva 91/226/CEE se modifică după cum urmează:

(a) Punctele 9, 10 și 11 se înlocuiesc cu următoarele:

„9. *Osie suplimentară*

«Osia suplimentară» înseamnă o osie conform definiției din anexa I punctul 2.15 la Directiva 97/27/CE.

10. *Vehicul neîncărcat*

«Vehicul neîncărcat» este un vehicul în stare de funcționare în conformitate cu definiția de la punctul 2.6 din anexa I la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*).

11. *Bandă de rulare*

«Banda de rulare» este acea parte a pneului definită la punctul 2.8 din anexa II la Directiva 92/23/CEE.

(*) JO L 263, 9.10.2007, p. 1.";

(b) Se adaugă punctele 13, 14 și 15:

„13. *Vehicul tractor de semiremorcă*

«Vehicul tractor de semiremorcă» înseamnă un vehicul tractor în conformitate cu definiția de la punctul 2.1.1.2.2 din anexa I la Directiva 97/27/CE.

14. *Masa încărcăturii maxime tehnic autorizate*

«Masa încărcăturii maxime tehnic autorizate» este masa maximă autorizată a unui vehicul, în conformitate cu definiția de la punctul 2.6 din anexa I la Directiva 97/27/CE.

15. *Tipul de vehicul*

«Tipul de vehicul» înseamnă, în ceea ce privește sistemele antiîmproșcare, vehicule complete, incomplete sau completate, care nu diferă în ceea ce privește următoarele aspecte:

— tipul de dispozitiv antiîmproșcare (instalat pe vehicul);

— denumirea tipului de sistem antiîmproșcare al producătorului."

3. Anexa II la Directiva 91/226/CEE se modifică după cum urmează:

(a) Punctele 2-3.4.3 se înlocuiesc cu următoarele:

„2. **Cerere de omologare CE de tip a unei componente**

2.1. Cererea de omologare CE de tip a unei componente în temeiul articolului 7 din Directiva 2007/46/CE pentru un tip de dispozitiv antiîmproșcare este prezentată de producător.

2.2. Un model al documentului informativ este prevăzut în apendicele 3.

2.3. Următoarele elemente trebuie prezentate serviciului tehnic responsabil pentru desfășurarea încercărilor de omologare:

Patru eșantioane, trei pentru încercări și unul care este păstrat de către laborator pentru orice verificare ulterioară. Laboratorul poate solicita și alte eșantioane.

2.4. Marcaje

Orice eșantion trebuie să poarte, indelebil și lizibil, marca de fabricație sau denumirea comercială și o indicație a tipului și să aibă prevăzut un spațiu suficient de mare pentru amplasarea mărcii de omologare CE de tip a componentei.

3. **Acordarea omologării CE de tip a componentei**

3.1. În cazul în care sunt îndeplinite cerințele relevante, se acordă omologarea CE de tip în temeiul articolului 10 din Directiva 2007/46/CE.

3.2. Un model de fișă de omologare CE de tip este prevăzut la apendicele 4.

3.3. Fiecărui tip de dispozitiv antiîmproșcare i se alocă un număr de omologare în conformitate cu anexa VII la Directiva 2007/46/CE. Același stat membru nu alocă același număr altui tip de dispozitiv antiîmproșcare.

3.4. Orice dispozitiv antiîmproșcare conform cu un tip omologat în sensul prezentei directive trebuie să poarte o marcă de omologare CE de tip, amplasată în așa fel încât să nu se poată șterge și să fie lizibilă, chiar și atunci când dispozitivul este instalat pe vehicul.

3.5. Litera «A» pentru dispozitive de tip cu absorbție de energie sau «S» pentru dispozitive de tip cu separator aer/apă se va adăuga la marca de omologare în conformitate cu punctul 1.3 din apendicele la anexa VII la Directiva 2007/46/CE.";

(b) Apendicele 1-4 se înlocuiesc cu următoarele:

„Apendicele 1

Încercări ale dispozitivelor antiîmproșcare de tip absorbant de energie

1. *Principiu*

Această încercare are ca obiect cuantificarea capacității unui dispozitiv de a reține apa proiectată asupra sa printr-o serie de jeturi. Aparatul de încercare trebuie să reproducă condițiile în care dispozitivul trebuie să funcționeze atunci când este instalat pe un vehicul, respectiv volumul și viteza apei ridicate de la sol de banda de rulare a pneului.

2. *Aparatură*

Aparatul de încercare este descris în figura 8 din anexa V.

3. *Condiții de încercare*

3.1. Încercările trebuie efectuate într-o cameră închisă, într-un mediu fără curenți de aer.

3.2. Temperatura ambiantă și temperatura eșantioanelor trebuie să fie de 21 (± 3) °C.

3.3. Trebuie utilizată apă deionizată.

3.4. Eșantioanele trebuie udate înainte de fiecare încercare.

4. *Procedură*

4.1. Se fixează vertical un eșantion cu lățimea de 500 (+ 0/– 5) mm și înălțimea de 750 mm din materialul de încercat pe cadrul vertical al aparatului de încercare, având grijă ca eșantionul să se afle în interiorul limitelor colectorului și ca niciun obstacol să nu poată devia apa înainte sau după impact.

4.2. Se reglează debitul apei la 0,675 (± 0,01) l/s și se proiectează cel puțin 90 l și cel mult 120 l pe eșantion, de la o distanță orizontală de 500 (± 2) mm (figura 8 din anexa V).

4.3. Se lasă să se scurgă apa de pe eșantion în colector și se calculează procentajul dintre cantitatea de apă colectată și cantitatea de apă proiectată.

4.4. Se repetă încercarea de cinci ori în conformitate cu punctele 4.2 și 4.3 și se calculează procentajul mediu al celor cinci încercări.

5. *Rezultate*

5.1. Procentajul mediu calculat la punctul 4.4 trebuie să fie de 70 % sau mai mare.

5.2. Dacă în cadrul unei serii de 5 încercări, procentajul cel mai mare și cel mai mic de apă colectată diferă cu mai mult de 5 % de procentajul mediu, seria de cinci încercări trebuie repetată.

Dacă în cadrul unei a doua serii de 5 încercări, procentajul cel mai mare și cel mai mic de apă colectată diferă din nou cu mai mult de 5 % de procentajul mediu și dacă valoarea inferioară nu corespunde cerințelor de la punctul 5.1, omologarea de tip este refuzată.

5.3. Verificați dacă poziția verticală a dispozitivului influențează rezultatele obținute. Dacă este cazul, procedura descrisă la punctele 4.1-4.4 trebuie să se repete în pozițiile în care se obține cel mai mare și cel mai mic procentaj de apă colectată; cerințele de la punctul 5.2 rămân în vigoare.

Media rezultatelor individuale este considerată a fi procentajul mediu. Acest procentaj mediu trebuie să fie de cel puțin 70 %.

Apendicele 2

Încercarea dispozitivelor antiîmproșcare de tip separator aer/apă

1. *Principiu*

Această încercare are ca obiect determinarea eficacității unui material poros care trebuie să rețină apa provenită de la un pulverizator cu presiune aer/apă.

Aparatul de încercare trebuie să simuleze condițiile la care ar fi supus materialul, în ceea ce privește volumul și viteza de stropire a apei produse de pneuri, dacă ar fi fixat pe un vehicul.

2. *Aparatură*

Aparatul de încercare este descris în figura 9 din anexa V.

3. *Condiții de încercare*

3.1. Încercările trebuie efectuate într-o cameră închisă, într-un mediu fără curenți de aer.

3.2. Temperatura ambiantă și temperatura eșantioanelor trebuie să fie de 21 (± 3) °C.

3.3. Trebuie utilizată apă deionizată.

3.4. Eșantioanele trebuie udate înainte de fiecare încercare.

4. *Procedură*

4.1. Se fixează vertical un eșantion de 305 × 100 mm pe aparatul de încercare, se verifică dacă nu există spațiu liber între eșantion și placa superioară curbată și dacă platoul este bine fixat. Se umple rezervorul pulverizatorului cu 1 ± 0,005 litri de apă și se plasează pulverizatorul astfel cum se prevede în diagramă.

4.2. Pulverizatorul trebuie reglat după cum urmează:

presiune (la pulverizator): 5 bari + 10 %/– 0 %

debit: 1 litru/minut ± 5 secunde

pulverizare: circulară, 50 ± 5 mm diametru la 200 ± 5 mm de eșantion, duză de 5 ± 0,1 mm diametru.

4.3. Se pulverizează până dispare toată ceața formată și se notează timpul scurs. Se lasă apa să se scurgă de pe eșantion pe platou timp de 60 de secunde și se măsoară volumul de apă colectată. Se măsoară cantitatea de apă care mai rămâne în rezervorul pulverizatorului. Se calculează procentajul volumului de apă colectată în raport cu volumul de apă pulverizată.

4.4. Se repetă de cinci ori încercarea și se calculează procentajul mediu al cantității de apă colectată. Se verifică înainte de fiecare încercare ca platoul, rezervorul pulverizatorului și vasul de măsură să fie uscate.

5. *Rezultate*

5.1. Procentajul mediu calculat la punctul 4.4 trebuie să fie de 85 % sau mai mare.

5.2. Dacă în cadrul unei serii de cinci teste procentajul cel mai mare și cel mai mic de apă colectată diferă cu mai mult de 5 % de procentajul mediu, seria de cinci teste trebuie repetată. Dacă în cadrul unei a doua serii de cinci teste, procentajul cel mai mare și cel mai mic de apă colectată diferă de procentajul mediu cu mai mult de 5 % și dacă valoarea inferioară nu corespunde cerințelor de la punctul 5.1, omologarea de tip este refuzată.

5.3. Atunci când poziția verticală a dispozitivului influențează rezultatele obținute, procedura descrisă la punctele 4.1-4.4 trebuie repetată în pozițiile în care se obține cel mai mare și cel mai mic procentaj de apă colectată; cerințele de la punctul 5.2 rămân în vigoare.

Cerința de la punctul 5.1 rămâne în vigoare pentru rezultatele fiecărei încercări.

Apendicele 3

Documentul informativ nr. … privind omologarea CE de tip a dispozitivelor antiîmproșcare (Directiva 91/226/CEE)

Următoarele informații, dacă este cazul, trebuie prezentate în triplu exemplar și trebuie să includă un cuprins. Orice desen trebuie să fie suficient de detaliat și prezentat la o scară adecvată, în format A4 sau într-un dosar de format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să fie suficient de detaliate.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate sunt dotate cu comenzi electronice, trebuie furnizate informații adecvate privind performanțele acestora.

0. ASPECTE GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2. Tipul:

0.5. Denumirea și adresa producătorului:

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

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

1. DESCRIEREA DISPOZITIVULUI

1.1. O descriere tehnică a dispozitivului antiîmproșcare care să indice principiul fizic de funcționare a acestuia și încercarea la care trebuie supus:

1.2. Materialele utilizate:

1.3. Desen (desene) suficient de detaliat(e) și la o scară adecvată pentru a permite acestuia (acestora) să fie identificat(e). Desenul trebuie să indice spațiul pentru amplasarea mărcii de omologare CE de tip a componentei:

Data:

Semnătura:

Apendicele 4

MODEL

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

FIȘĂ DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității de omologare

Comunicare privind:

— omologarea CE de tip;

— prelungirea omologării CE de tip;

— respingerea omologării CE de tip;

— retragerea omologării CE de tip

a unui tip de vehicul/componentă/unitate tehnică separată ([1]) cu privire la Directiva 91/226/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2010/19/UE a Comisiei ([2]).

Număr de omologare:

Motivul prelungirii:

SECȚIUNEA I

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2. Tipul:

0.3. Mod de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul/componentă/unitate tehnică separată ([1]) ([3]):

0.3.1. Amplasarea marcajului:

0.4. Categoria vehiculului ([4]):

0.5. Denumirea și adresa producătorului:

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

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

SECȚIUNEA II

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

2. Serviciul tehnic responsabil pentru cu efectuarea încercărilor:

3. Data raportului de încercare:

4. Numărul raportului de încercare:

5. Eventuale observații: a se vedea apendicele

6. Locul:

7. Data:

8. Semnătura:

9. Se anexează indexul dosarului de omologare înaintat autorității care efectuează omologarea, care poate fi obținut la cerere.

([1]) A se șterge unde nu se aplică.

([2]) JO L 72, 20.3.2010, p. 17.

([3]) Dacă metoda de identificare a tipului conține caractere care nu descriu tipul vehiculului, componentei sau unității tehnice reglementate prin prezenta fișă de omologare, astfel de caractere sunt reprezentate în fișa de documentare prin simbolul: «?» (de ex. ABC??123??).

([4]) Definită în anexa II la Directiva 2007/46/CE.

Apendice

la certificatul de omologare CE de tip nr. … privind omologarea dispozitivelor antiîmproșcare cu privire la Directiva 91/226/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2010/19/UE

1. Informații suplimentare

1.1. Principiul de funcționare a dispozitivului: de tip absorbant de energie/separator aer/apă ([1]):

1.2. Caracteristicile dispozitivelor antiîmproșcare [descriere succintă, marcă sau denumire comercială, număr (numere)]:

5. Eventuale observații:

([1]) A se șterge unde nu se aplică."

4. Anexa III la Directiva 91/226/CEE se modifică după cum urmează:

(a) Punctele 0.1 și 0.2 se înlocuiesc cu următoarele:

„DOMENIUL DE APLICARE

0.1. Vehiculele din categoriile N și O, cu excepția vehiculelor de teren definite la anexa II la Directiva 2007/46/CE, trebuie să fie construite și/sau echipate cu sisteme antiîmproșcare astfel încât să fie satisfăcute cerințele menționate în prezenta anexă. Pentru vehiculele șasiu-cabină, aceste cerințe pot fi aplicate doar roților acoperite de cabină.

Pentru vehiculele din categoria N1 și N2 cu masa încărcăturii maxime autorizate de 7,5 tone, la solicitarea producătorului, cerințele Directivei 78/549/CEE (*) pot fi aplicate ca alternativă la cerințele prezentei directive.

0.2. Cerințele prezentei anexe în ceea ce privește dispozitivele antiîmproșcare definite la punctul 4 din anexa I nu sunt obligatorii pentru categoriile de vehicule N, O_1 și O_2 cu o masă a încărcăturii maxime admise de 7,5 tone, pentru vehiculele șasiu-cabină, pentru vehiculele necarosate și nici pentru vehiculele pentru care prezența dispozitivelor antiîmproșcare este incompatibilă cu utilizarea lor. Cu toate acestea, dacă aceste dispozitive sunt instalate pe acest tip de vehicule, dispozitivele trebuie să fie conforme cu cerințele prezentei directive.

(*) JO L 168, 26.6.1978, p. 45.";

(b) Punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. **Poziția apărătoarei exterioare**

Distanța «c» între planul longitudinal tangent la flancul exterior al pneului, excluzând orice umflătură a pneului aproape de sol, și marginea internă a apărătoarei nu depășește 100 mm (figurile 1a și 1b din anexa V).";

(c) Punctele 4.1 și 4.2 se elimină;

(d) Punctul 7.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„7.1.1. Aripile apărătoare de noroi trebuie să acopere zona situată imediat deasupra pneului sau pneurilor și în fața și în spatele acestora în felul următor:

(a) în cazul unei osii unice sau a unor osii multiple, marginea anterioară (C) trebuie să se prelungească către partea din față pentru a atinge o linie O-Z în care ϑ (teta) este egal cu maxim 45° peste orizontală.

Marginea posterioară (figura 2 din anexa V) trebuie să se prelungească către partea de jos, astfel încât să nu se găsească la mai mult de 100 mm deasupra unei linii orizontale care trece prin centrul roții;

(b) în cazul osiilor multiple, unghiul teta se referă doar la osia principală, iar cerința referitoare la înălțimea marginii posterioare se aplică doar osiei posterioară;

(c) aripa apărătoare de noroi trebuie să aibă o lățime totală «q» (figura 1a din anexa V) suficientă cel puțin pentru a acoperi întreaga lățime a pneului «b» sau întreaga lățime a celor două pneuri «t» în cazul roților duble, ținând seama de extremitățile ansamblului pneu/roată specificate de producător. Dimensiunile «b» și «t» se măsoară la înălțimea butucului, cu excepția marcajului, nervurilor, benzilor de protecție etc. care se află pe părțile laterale ale pneurilor.";

(e) Punctul 7.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„7.1.3. Dacă aripile apărătoare de noroi sunt formate din mai multe elemente, acestea nu trebuie să prezinte, odată instalate, nicio deschidere care să permită ieșirea stropilor când vehiculul este în mișcare. Se consideră că prezenta cerință este respectată dacă, atunci când vehiculul este fie încărcat, fie descărcat, fiecare jet radial aruncat dinspre centrul roții spre exterior pe întreaga lățime a suprafeței de rulare a pneului și pe aria acoperită de aripa apărătoare de noroi atinge întotdeauna o parte a sistemului antiîmproșcare.";

(f) Punctele 7.2.1, 7.2.2 și 7.2.3 se înlocuiesc cu următoarele:

„7.2.1. În cazul osiilor unice, marginea inferioară a apărătoarei exterioare nu trebuie să fie situată dincolo de distanțele și de razele următoare, măsurate pornind de la centrul roții, exceptând extremitățile cele mai joase, care pot fi rotunjite (figura 2 din anexa V).

Suspensie pneumatică:

(a) Osii echipate cu roți de direcție sau autodirectoare: începând de la marginea anterioară (către partea din față a vehiculului) (tip C) până la marginea posterioară (către partea din spate a vehiculului) (tip A)	$R_v \leq 1{,}5\ R$
(b) Osii echipate cu roți nedirectoare: începând de la marginea anterioară (tip C) până la marginea posterioară (tip A)	$R_v \leq 1{,}25\ R$

Suspensie mecanică

(a) caz general } $R_v \leq 1{,}8\ R$

(b) roți nedirectoare pentru vehicule cu o masă a încărcăturii maxime tehnic admise 7,5 t } $R_v \leq 1{,}5\ R$

unde R este raza pneului care este montat pe vehicul, iar Rv este distanța radială la care se situează marginea inferioară a apărătoarei exterioare.

7.2.2. În cazul unor osii multiple, cerințele menționate la punctul 7.2.1 nu se aplică între planurile transversale verticale care trec prin centrul primei și ultimei osii, unde apărătoarea exterioară poate fi dreaptă pentru a se asigura continuitatea sistemului antiîmproșcare (figura 4 din anexa V).

7.2.3. Distanța dintre punctul inferior și cel superior ale sistemului antiîmproșcare (aripă apărătoare de noroi și apărătoare exterioară) măsurată în orice secțiune pătrată perpendiculară pe aripa apărătoare de noroi (a se vedea figurile 1b și 2 din anexa V) nu trebuie să fie mai mică de 45 mm în spatele unei linii verticale care trece prin centrul roții sau prin prima roată în cazul osiilor multiple. Această dimensiune poate fi redusă progresiv în fața acestei linii.";

(g) Se inserează următoarele puncte 7.2.5 și 7.2.6:

„7.2.5. Cerințele de la punctele 7.2.3 și 7.2.4 pot să nu fie respectate la nivel local atunci când apărătoarea exterioară este formată din diverse elemente cu mișcare relativă.

7.2.6. Tractoarele pentru semiremorci cu un șasiu jos (definite la punctul 6.20 din standardul ISO 612 din 1978), în special cele care pot avea o înălțime deasupra solului a boltului de legatură egală cu sau mai mică de 1 100 mm, pot fi proiectate astfel încât să fie exceptate de la respectarea cerințelor de la punctele 7.1.1 litera (a), 7.1.3 și 7.2.4. În această privință, aripile apărătoare de noroi și apărătoarele exterioare pot să nu acopere zona imediat deasupra pneurilor osiilor posterioare, atunci când respectivele tractoare sunt cuplate la o semi-remorcă, pentru a se evita distrugerea sistemului antiîmproșcare. Cu toate acestea, aripile apărătoare de noroi și apărătoarele exterioare ale acestor vehicule trebuie să fie conforme cu cerințele din punctele menționate mai sus, în sectoare unde peste 60° din linia verticală trece prin centrul roții, în fața și în spatele acestor pneuri.

Prin urmare, aceste vehicule trebuie proiectate astfel încât să îndeplinească cerințele menționate în primul alineat, atunci când funcționează fără semiremorcă.

Pentru a putea îndeplini aceste condiții, aripile apărătoare de noroi și apărătoarele exterioare, de exemplu, au o parte detașabilă.";

(h) Punctul 7.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„7.3.1. Lățimea apărătoarei de noroi trebuie să îndeplinească condiția stabilită pentru «q» la punctul 7.1.1 litera (c), cu excepția cazului în care apărătoarea de noroi este situată în aripa apărătoare de noroi, caz în care aceasta trebuie să fie cel puțin egală cu lățimea benzii de contact a pneului.

Lățimea porțiunii din apărătoarele de noroi situate sub aripa apărătoare de noroi trebuie să îndeplinească condiția prevăzută la prezentul alineat, cu o toleranță de 10 mm la fiecare capăt.";

(i) Punctul 7.3.3. se înlocuiește cu următorul text:

„7.3.3. Înălțimea maximă a marginii inferioare nu trebuie să depășească 200 mm (figura 3 din anexa V).

Această distanță este mărită la 300 mm pentru osia aflată cel mai în spate atunci când distanța radială a marginii inferioare a apărătoarei exterioare, Rv, nu depășește dimensiunile razei pneurilor montate pe roțile acestei osii.

Înălțimea maximă de la sol a marginii inferioare a apărătoarei de noroi este mărită la 300 mm dacă producătorul consideră potrivit din punct de vedere tehnic în ceea ce privește caracteristicile de suspensie.";

(j) La punctul 7.3.5, trimiterea la „figura 4b" se înlocuiește cu o trimitere la „figura 4 din anexa V";

(k) Punctul 9.3.2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„9.3.2.1. Marginea inferioară a dispozitivului antiîmproșcare trebuie să se situeze la o înălțime care să nu depășească 200 mm de la sol.

Înălțimea maximă de la sol a marginii inferioare a apărătoarei de noroi este mărită la 300 mm dacă producătorul consideră potrivit din punct de vedere tehnic în ceea ce privește caracteristicile de suspensie.";

(l) Se adaugă următorul punct 10:

„10. În cazul osiilor multiple, sistemul antiîmproșcare al unei osii, care nu este osia aflată cel mai în spate, nu trebuie să acopere întreaga lățime a benzii de contact a pneului atunci când există, la nivel local, posibilitatea suprapunerii sistemului antiîmproșcare cu structura osiilor sau sistemul de suspensie sau șasiul.";

(m) Apendicele se elimină;

(n) Se adaugă următoarele apendice 1 și 2:

„Apendicele 1

DOCUMENT INFORMATIV NR. … PRIVIND OMOLOGAREA CE DE TIP A UNUI VEHICUL ÎN CEEA CE PRIVEȘTE INSTALAREA SISTEMELOR ANTIÎMPROȘCARE (DIRECTIVA 91/226/CEE, ASTFEL CUM A FOST MODIFICATĂ ULTIMA DATĂ PRIN DIRECTIVA 2010/19/UE) (*)

(pentru notele explicative, consultați anexa I la Directiva 2007/46/CE)

Următoarele informații, dacă este cazul, trebuie prezentate în triplu exemplar și trebuie să includă un cuprins. Orice desen trebuie să fie suficient de detaliat și prezentat la o scară adecvată, în format A4 sau într-un dosar de format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să fie suficient de detaliate.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate sunt dotate cu comenzi electronice, trebuie furnizate informații adecvate privind performanțele acestora.

0. ASPECTE GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2. Tipul:

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

0.3. Mijloace 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 producătorului:

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

1. CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE VEHICULULUI

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

1.3. Numărul de osii și roți:

1.3.1. Numărul și poziția osiilor cu roți duble:

1.3.2. Numărul și poziția osiilor directoare

2. MASE ȘI DIMENSIUNI ([f]) ([g])

(în kg și mm) (a se vedea desenul, dacă este cazul)

2.1. Ampatament(e) (încărcate complet) ([g]) ([l]):

2.6. Masa în stare de funcționare (maximă și minimă pentru fiecare variantă).

Masa vehiculului carosat și, în cazul unui vehicul tractor din altă categorie în afară de M_1, cu dispozitiv de remorcare, dacă este montat de către producător, sau masa șasiului sau a șasiului cu cabină, fără caroserie și/sau dispozitivul de remorcare, dacă producătorul nu montează caroseria și/sau dispozitivul de remorcare (inclusiv lichide, scule, roată de rezervă, dacă este cazul, conducătorul auto, iar pentru autobuze și autocare, însoțitorul, dacă vehiculul este prevăzut cu un scaun pentru acesta) ([h]) (maximă și minimă pentru fiecare variantă):

2.6.1. Distribuția acestei mase pe osii și, în cazul unei semiremorci sau a unei remorci cu osie centrală, sarcina aplicată pe punctul de remorcare (maximă și minimă pentru fiecare variantă):

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

9. CAROSERIA

9.20. Sistem antiîmproșcare

9.20.0. Prezență: da/nu/incomplet ([1])

9.20.1. Descriere succintă a vehiculului din punctul de vedere al sistemului antiîmproșcare și al componentelor acestuia:

9.20.2. Desene detaliate ale sistemului antiîmproșcare care cuprind poziția acestuia în vehicul, în care se indică dimensiunile specificate în figurile din anexa V la Directiva 91/226/CEE, luând în considerare combinațiile anvelope/roți extreme:

9.20.3. Numărul (numerele) de omologare al(e) dispozitivului (dispozitivelor) antiîmproșcare, dacă sunt disponibile:

Data, dosar

(*) Pentru vehiculele din categoria N1, precum și cele din categoria N2 cu o masă a încărcăturii maxime tehnic autorizate de maxim 7,5 tone, care utilizează derogarea de la punctul 0.1 din anexa III la prezenta directivă, poate fi utilizat documentul informativ prevăzut în anexa II la Directiva 78/549/CEE.

Apendicele 2

MODEL

[format maxim: A4 (210 x 297 mm)]

FIȘĂ DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității de omologare

Comunicare privind:

— omologarea de tip CE (1);

— extinderea omologării de tip CE (1);

— respingerea omologării de tip CE (1);

— retragerea omologării de tip CE (1)

a unui tip de vehicul/componentă/unitate tehnică separată cu privire la Directiva 91/226/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2010/19/UE (1).

Număr de omologare:

Motivul extinderii:

SECȚIUNEA I

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2. Tipul:

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

0.3.1. Amplasarea marcajului:

0.4. Categoria vehiculului (2) (3):

0.5. Denumirea și adresa producătorului:

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

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

SECȚIUNEA II

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

2. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor:

3. Data raportului de încercare:

4. Numărul raportului de încercare:

5. Eventuale observații: a se vedea completarea

6. Locul:

7. Data:

8. Semnătura:

9. Se anexează indexul dosarului de omologare înaintat autorității care efectuează omologarea, care poate fi obținut la cerere.

(1) A se șterge dacă nu este cazul.

(2) Dacă metoda de identificare a tipului conține caractere care nu sunt relevante pentru tipul vehiculului, componentei sau unității tehnice reglementate prin prezenta fișă de omologare, astfel de caractere sunt reprezentate în fișa de documentare prin simbolul: «?» (de ex. ABC??123??).

(3) Definită în anexa II A la Directiva 2007/46/CE.

Completare

LA FIȘA DE OMOLOGARE CE DE TIP NR. PRIVIND OMOLOGAREA CE DE TIP A UNUI VEHICUL CU PRIVIRE LA DIRECTIVA 91/226/CEE MODIFICATĂ ULTIMA DATĂ PRIN DIRECTIVA 2010/19/UE

1. Informații suplimentare

1.1. Caracteristicile dispozitivelor antiîmproșcare [descriere succintă, marcă sau denumire comercială, număr (numere)]:

5. Observații (dacă este cazul)".

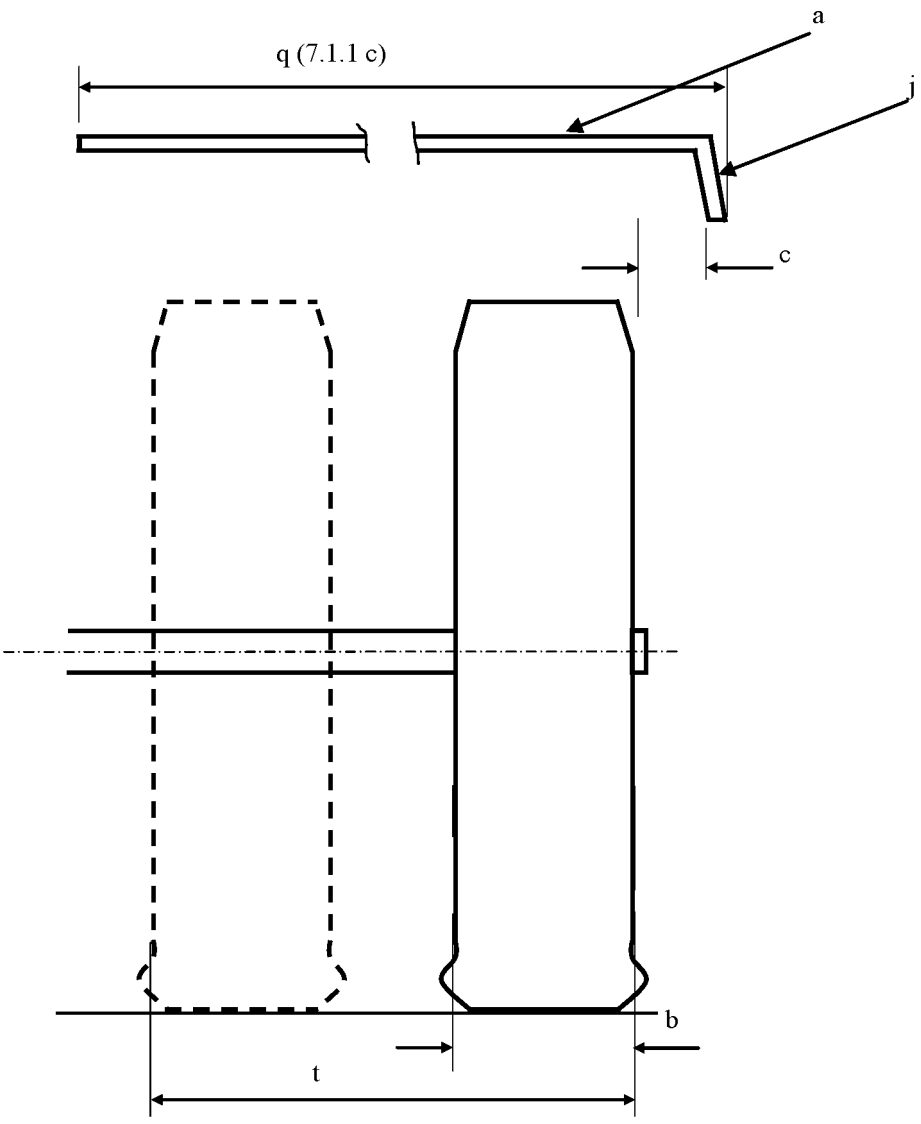
ANEXA II

„ANEXA V

FIGURI

Figura 1a

Lățimea (q) a aripii apărătoare de noroi (a) și poziția aripii exterioare (j)



Notă: Cifrele se referă la punctele corespunzătoare din anexa III.

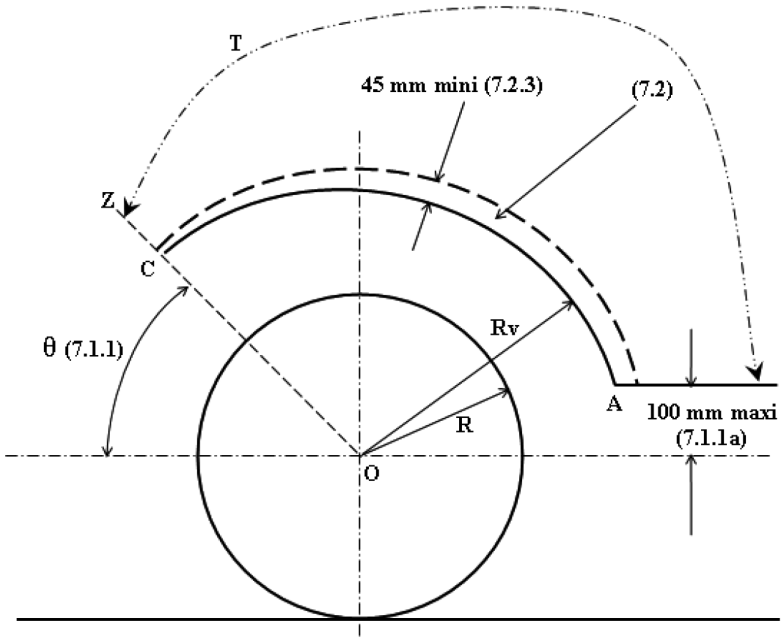
Figura 1b

Exemplu de măsurare a înălțimii apărătoarei exterioare



Figura 2

Dimensiunea aripii apărătoare de noroi și a apărătoarei exterioare



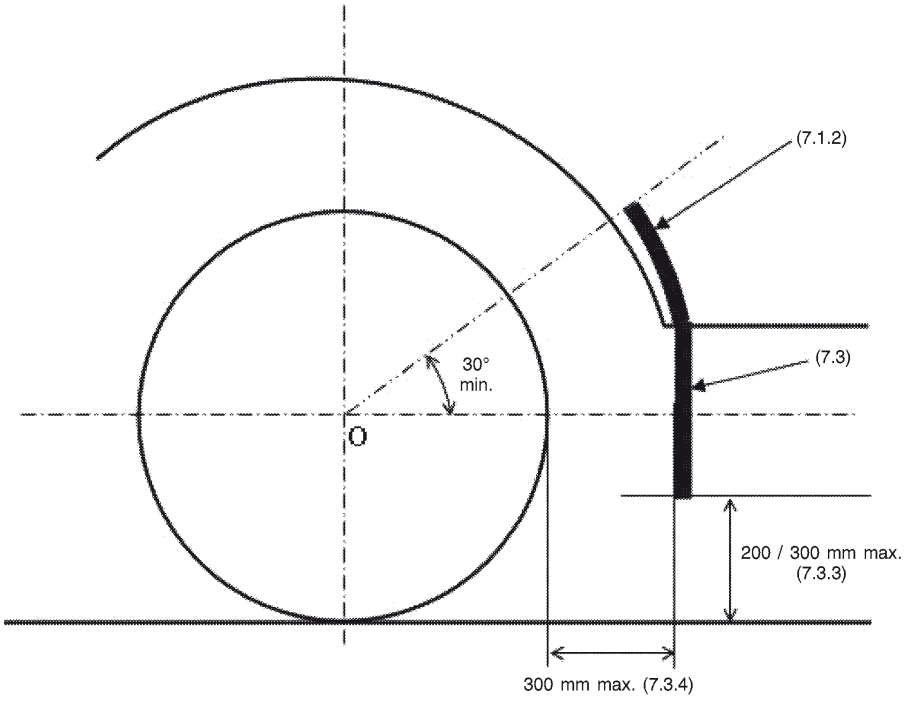
Notă:

1. Cifrele se referă la punctele corespunzătoare din anexa III.

2. T: dimensiunea aripii apărătoare de noroi.

Figura 3

Poziția aripii apărătoare de noroi și a apărătoarei de noroi



Notă: Cifrele se referă la punctele corespunzătoare din anexa III.

Figura 4

Diagramă care arată ansamblul unui sistem antiîmproșcare (aripă apărătoare de noroi, apărătoare de noroi, apărătoare exterioară) care include dispozitive antiîmproșcare (de tip absorbant de energie) pentru osii multiple

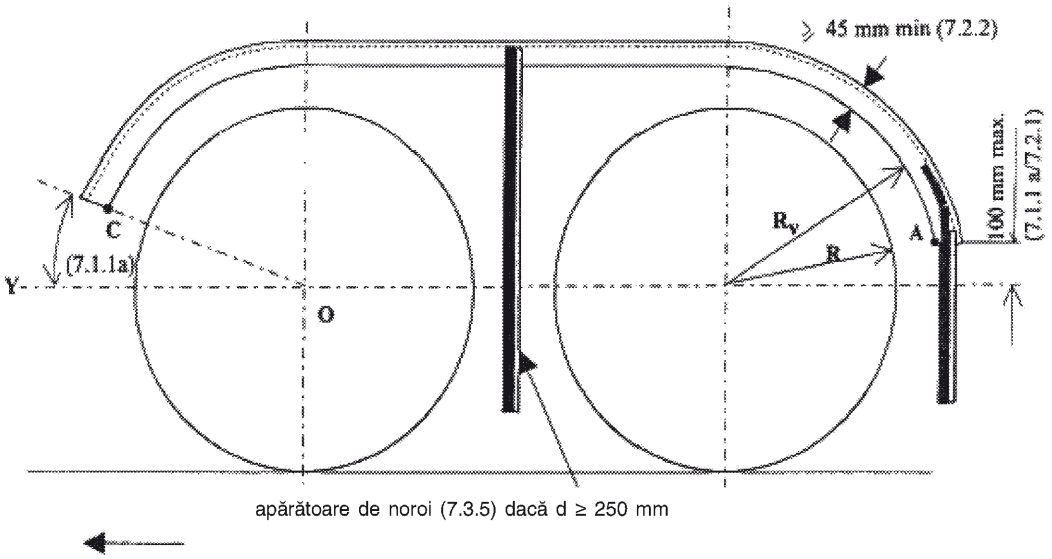
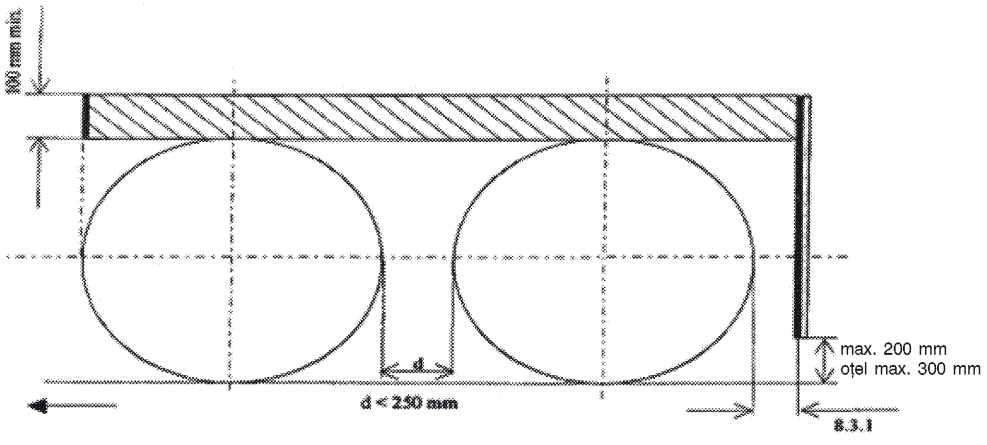


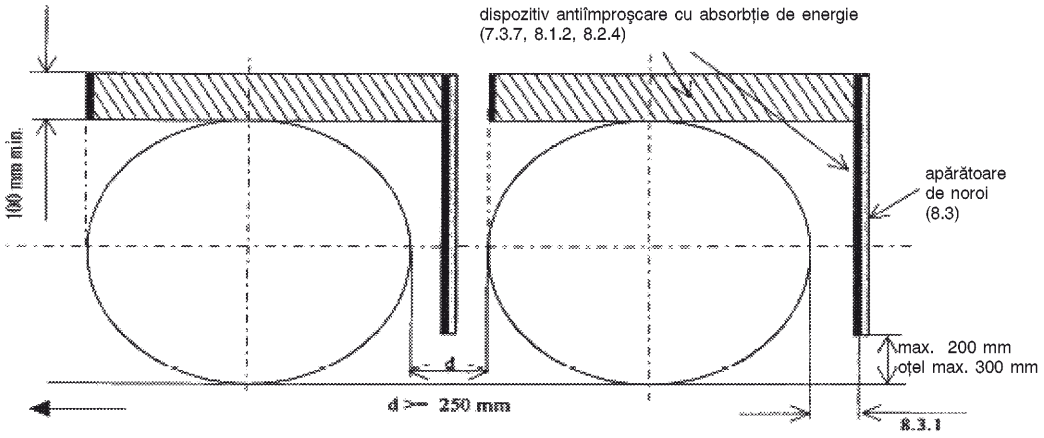
Figura 5

Diagramă care arată ansamblul unui sistem antiîmproșcare care include dispozitive antiîmproșcare (de tip absorbant de energie) pentru osii echipate cu roți de direcție sau autodirectoare

(anexa III – punctele 6.2 și 8)



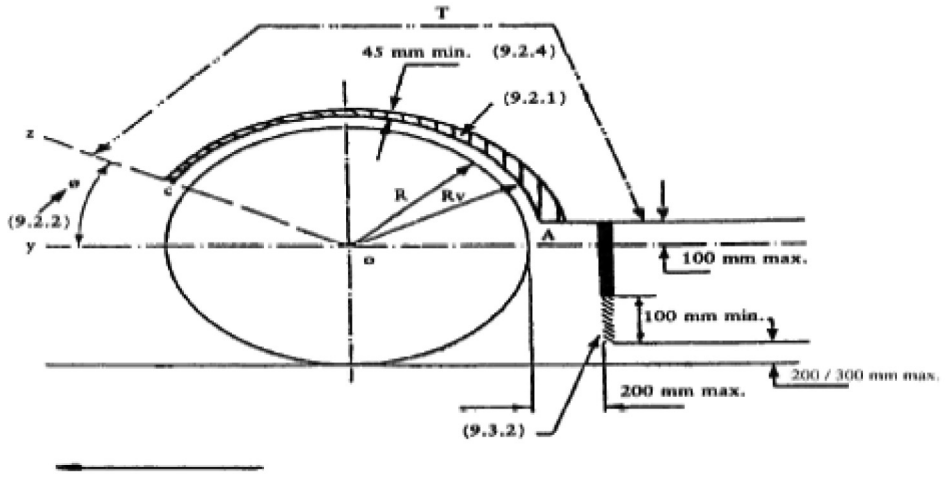
(a) Osii multiple atunci când distanța dintre pneuri este mai mică de 250 mm.



(b) Osii unice sau osii multiple atunci când distanţa dintre pneuri este de cel puţin 250 mm.

Figura 6

Diagramă care arată ansamblul unui sistem antiîmproşcare care include dispozitive antiîmproşcare echipate cu separatoare aer/apă pentru osii echipate cu roţi de direcţie, autodirectoare sau roţi nedirectoare



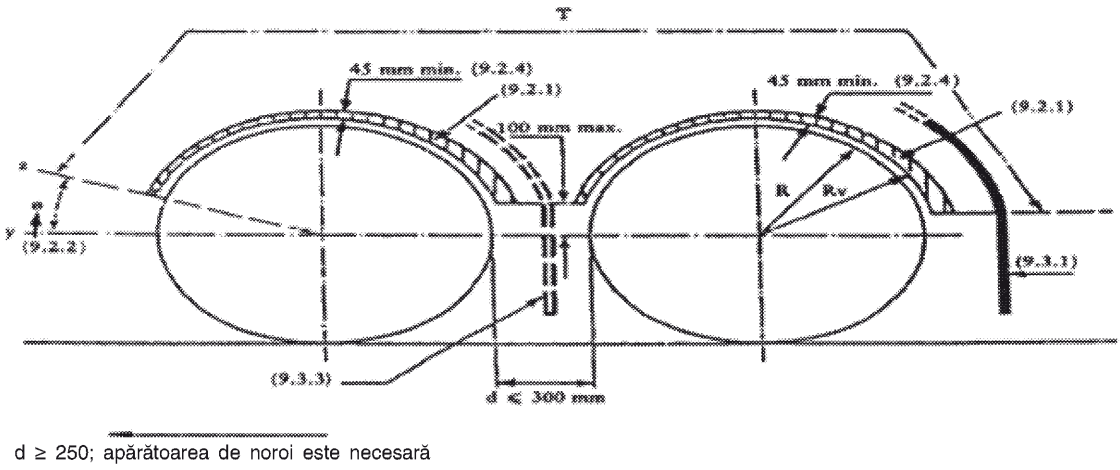
Notă:

1. Cifrele se referă la punctele corespunzătoare din anexa III.

2. T: dimensiunea aripii apărătoare de noroi.

Figura 7

Diagramă care arată ansamblul unui sistem antiîmproșcare care include dispozitive antiîmproșcare (aripă apărătoare de noroi, apărătoare de noroi, apărătoare exterioară) pentru osiile multiple atunci când distanța dintre pneuri nu depășește 300 mm



Notă:

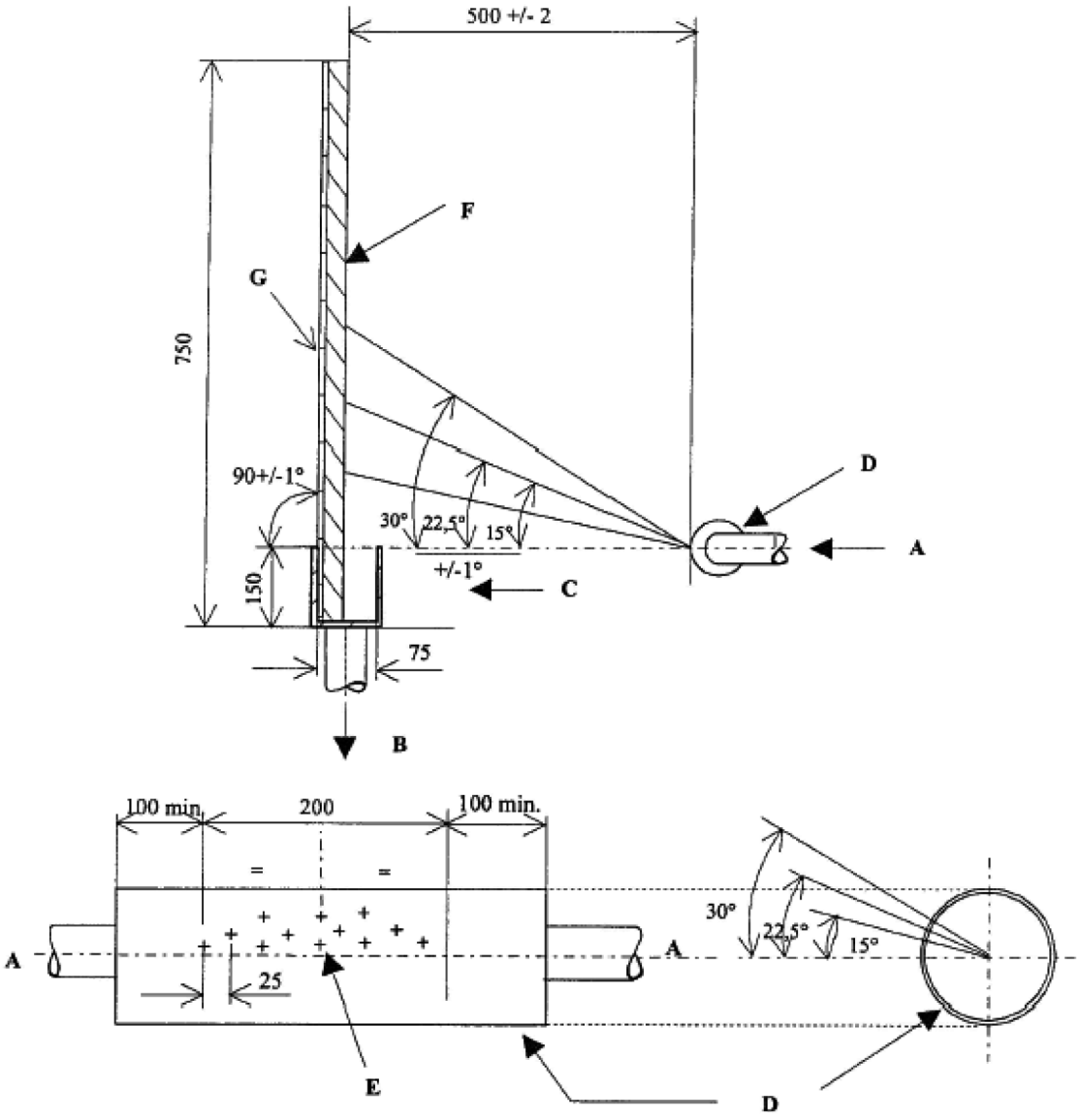
1. Cifrele se referă la punctele corespunzătoare din anexa III.

2. T: dimensiunea aripii apărătoare de noroi.

Figura 8

Aparat de încercare pentru dispozitivele antiîmproșcare de tip absorbant de energie

(anexa II, apendicele 1)



Note:

A = admisie de apă de la pompă;

B = debitul către rezervorul de colectare;

C = colector cu o dimensiuni interioare de 500 (+ 5/– 0) mm înălțime și 75 (+ 2/– 0) mm lățime;

D = țeavă din oțel inoxidabil, diametru extern de 54 mm, grosimea peretelui de 1,2 (+/– 0,12) mm, rugozitatea internă și externă a suprafeței Ra între 0,4 și 0,8 µm;

E = 12 găuri cilindrice radiale cu margini rectangulare fără bavuri. Diametrul acestora, măsurat în interiorul și în exteriorul tubului, este de 1,68 (+ 0,010/– 0) mm;

F = eșantion de testare cu o lățime de 500 (+ 0/– 5) mm;

G = platou plan rigid.

Toate dimensiunile liniare sunt indicate în milimetri.

Figura 9

Aparat de încercare pentru dispozitivele antiîmproșcare de tip separator aer/apă

(anexa II, apendicele 2)

