

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2010/19/UE

z dnia 9 marca 2010 r.

zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego w zakresie osłon przeciwzobryzgowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep, dyrektywę Rady 91/226/EWG i dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa)⁽¹⁾, w szczególności jej art. 39 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 91/226/EWG z dnia 27 marca 1991 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do osłon przeciwzobryzgowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽²⁾ jest jedną z dyrektyw częściowych w ramach procedury homologacji typu WE ustanowionej dyrektywą 2007/46/WE. W związku z tym przepisy dyrektywy 2007/46/WE dotyczące układów, części i oddzielnych zespołów technicznych stosuje się do dyrektywy 91/226/EWG.
- (2) Ze względu na obowiązek stosowania procedury homologacji typu WE w stosunku do wszystkich kategorii pojazdów objętych dyrektywą 2007/46/WE należy zapewnić zharmonizowane wymagania dotyczące osłon przeciwzobryzgowych kół dla wszystkich kategorii

pojazdów objętych dyrektywą 91/226/EWG. Ponadto konieczne jest wyjaśnienie, że wymagania te nie są obowiązkowe dla pojazdów terenowych. Wreszcie z uwagi na zdobyte doświadczenie niezbędne jest dostosowanie do postępu technicznego dyrektywy 91/226/EWG, a w konsekwencji załącznika IV do dyrektywy 2007/46/WE.

- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 91/226/WE i 2007/46/WE.
- (4) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 91/226/EWG wprowadza się następujące zmiany:

- 1) do wykazu załączników oraz do załączników I, II i III wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;
- 2) nieoznaczony numerem załącznik zatytułowany „Rysunki” zastępuje się załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Punkt 43 załącznika IV oraz dodatki 2 i 4 do załącznika XI do dyrektywy 2007/46/WE otrzymują brzmienie:

„43	Osłony przeciwzobryzgowych kół	Dyrektywa 91/226/EWG	L 103 z 23.4.1991, s. 5.					X	X	X	X	X	X	X
-----	--------------------------------	----------------------	--------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

⁽¹⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 103 z 23.4.1991, s. 5.

Artykuł 3

1. Z mocą od dnia 9 kwietnia 2011 r. państwa członkowskie nie odmawiają przyznania homologacji typu WE lub krajowej z przyczyn odnoszących się do osłon przeciwrozbryzgowych kół w przypadku pojazdu i części spełniających wymagania określone w dyrektywie 91/226/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Z mocą od dnia 9 kwietnia 2011 r. państwa członkowskie odmawiają przyznania homologacji typu WE lub krajowej z przyczyn odnoszących się do osłon przeciwrozbryzgowych kół w przypadku pojazdu i części niespełniających wymagań określonych w dyrektywie 91/226/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

3. Przy składaniu wniosku o homologację typu WE całego pojazdu na mocy dyrektywy 2007/46/WE nie wymaga się, by typy pojazdów, którym przyznano homologację typu WE lub krajową obejmującą osłony przeciwrozbryzgowych kół, były zgodne z wymaganiami dotyczącymi osłon przeciwrozbryzgowych kół określonymi w dyrektywie 91/226/EWG.

Artykuł 4

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2011 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują wymienione przepisy od dnia 9 kwietnia 2011 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 marca 2010 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

1. W wykazie załączników do dyrektywy 91/226/EWG wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł odnoszący się do dodatku 3 do załącznika II otrzymuje brzmienie:

„Dokument informacyjny dla celów homologacji typu WE części”;

b) tytuł odnoszący się do załącznika III otrzymuje brzmienie:

„Załącznik III: Wymagania odnoszące się do homologacji WE pojazdu w odniesieniu do wyposażenia w osłony przeciwrozbrzygowe kół

Dodatek 1: Dokument informacyjny dla celów homologacji typu WE pojazdów

Dodatek 2: Wzór świadectwa homologacji typu WE pojazdów”;

c) wiersz „RYSUNKI: 1–9” otrzymuje brzmienie:

„Załącznik V: Rysunki 1–9”.

2. W załączniku I do dyrektywy 91/226/EWG wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 9, 10 i 11 otrzymują brzmienie:

„9. *Oś podnoszona*

»Oś podnoszona« oznacza oś zdefiniowaną w ppkt 2.15 załącznika I do dyrektywy 97/27/WE.

10. *Pojazd bez ładunku*

»Pojazd bez ładunku« oznacza pojazd gotowy do jazdy zgodnie z definicją zawartą w ppkt 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*).

11. *Bieżnik*

„Bieżnik” jest częścią opony zgodnie z definicją zawartą w ppkt 2.8 załącznika II do dyrektywy 92/23/EWG.

(*) Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.”;

b) dodaje się pkt 13, 14 i 15 w brzmieniu:

„13. *Pojazd ciągnący naczepę*

»Pojazd ciągnący naczepę« oznacza pojazd ciągnący zgodnie z definicją zawartą w ppkt 2.1.1.2.2 załącznika I do dyrektywy 97/27/WE.

14. *Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita*

»Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita« oznacza maksymalną masę pojazdu zgodnie z definicją zawartą w ppkt 2.6 załącznika I do dyrektywy 97/27/WE.

15. *Typ pojazdu*

»Typ pojazdu« oznacza w odniesieniu do osłon przeciwrozbrzygowych kół pojazdy kompletne, niekompletne lub skompletowane, które nie różnią się pod względem następujących cech:

— typ urządzenia przeciwrozbrzygowego kół (zamontowanego w pojeździe),

— oznaczenie typu urządzenia przeciwrozbrzygowego kół nadane przez producenta.”.

3. W załączniku II do dyrektywy 91/226/EWG wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2–3.4.3 otrzymują brzmienie:

„2. **Wniosek o homologację typu WE części**

2.1. Wniosek o homologację typu WE części, na mocy art. 7 dyrektywy 2007/46/WE, dla typu urządzenia przeciwrozbryzgowego kół przedkładany jest przez producenta.

2.2. Wzór dokumentu informacyjnego znajduje się w dodatku 3.

2.3. Upoważnionej placówce technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań homologacyjnych należy przedstawić:

Cztery próbki: trzy przeznaczone do badań oraz czwarta przechowywana w laboratorium w celu dalszej weryfikacji. Laboratorium badawcze może wymagać kolejnych próbek.

2.4. Oznakowanie

Każda próbka musi zostać wyraźnie i w sposób trwały oznaczona nazwą handlową lub znakiem towarowym i wskazaniem typu oraz uwzględniać wystarczająco dużo miejsca na znak homologacji typu WE części.

3. **Udzielenie homologacji typu WE części**

3.1. Jeśli istotne wymagania są spełnione, udziela się homologacji typu WE na mocy art. 10 dyrektywy 2007/46/WE.

3.2. Wzór świadectwa homologacji typu WE został przedstawiony w dodatku 4.

3.3. Każdemu typowi urządzenia przeciwrozbryzgowego kół przyznaje się numer homologacji zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 2007/46/WE. To samo państwo członkowskie nie przydziela tego samego numeru innemu typowi urządzenia przeciwrozbryzgowego kół.

3.4. Każde urządzenie przeciwrozbryzgowo kół zgodne z homologowanym na mocy niniejszej dyrektywy typem jest opatrzone znakiem homologacji typu WE części, umieszczonym w taki sposób, aby był nieusuwalny i łatwy do odczytania, nawet jeżeli urządzenie zamontowane jest w pojeździe.

3.5. Zgodnie z ppkt 1.3 załącznika VII do dyrektywy 2007/46/WE do znaku homologacji dodaje się symbol »A« dla urządzeń typu pochłaniającego energię lub »S« dla urządzeń typu oddzielającego powietrze/wodę.”;

b) dodatki 1–4 otrzymują brzmienie:

„Dodatek 1

Badania urządzeń przeciwrozbryzgowych kół typu pochłaniającego energię

1. *Zasada*

Celem tego badania jest określenie zdolności urządzenia do zatrzymywania wody skierowanej na nie serią strumieni. Zestaw do przeprowadzenia badań ma na celu odtworzenie warunków, w jakich urządzenie ma działać po zainstalowaniu w pojeździe, jeżeli chodzi o ilość i prędkość wody podnoszonej z podłoża przez bieżnik.

2. *Urządzenie*

Opis zestawu do badań: zob. rysunek 8 w załączniku V.

3. *Warunki badania*

3.1. Badania muszą być przeprowadzone w zamkniętym pomieszczeniu w środowisku bezwietrznym.

3.2. Temperatura otoczenia i temperatura części badanych musi wynosić 21 (± 3) °C.

- 3.3. Należy stosować dejonizowaną wodę.
- 3.4. Części badane muszą być przygotowywane do każdego badania poprzez zwilżenie.
4. *Procedura*
- 4.1. Umocować próbkę badanego wyposażenia o szerokości 500 (+ 0/- 5) mm i wysokości 750 mm do pionowej płyty wyposażenia do badań, upewniając się, że próbka dobrze się mieści w granicach kolektora oraz że żadna przeszkoda nie może zmienić kierunku wody przed jej uderzeniem lub po jej uderzeniu.
- 4.2. Ustawić poziom przepływu wody na 0,675 (+/- 0,01) l/s i skierować poziomo 90 do 120 litrów na próbkę z odległości 500 (+/- 2) mm (rysunek 8 w załączniku V).
- 4.3. Poczekać, aż woda ścieknie z próbki do kolektora. Obliczyć procent wody zebranej w stosunku do ilości wody rozpylonej.
- 4.4. Przeprowadzić badanie pięciokrotnie na próbce zgodnie z ppkt 4.2 i 4.3. Obliczyć średni procent na podstawie serii pięciu badań.
5. *Wyniki*
- 5.1. Średni procent obliczony w ppkt 4.4 musi wynosić co najmniej 70 %.
- 5.2. Jeżeli w serii pięciu badań najwyższy i najniższy procent zebranej wody różni się od średniego procentu o więcej niż 5 %, seria pięciu badań musi zostać powtórzona.
- Jeżeli w drugiej serii pięciu badań najwyższy i najniższy procent zebranej wody ponownie różni się od średniego procentu o więcej niż 5 % i jeżeli najniższa wartość nie spełnia wymagań ppkt 5.1, odmawia się przyznania homologacji typu.
- 5.3. Należy sprawdzić, czy pionowa pozycja urządzenia ma wpływ na uzyskane wyniki. Jeżeli zachodzi taki przypadek, wówczas procedura opisana w ppkt 4.1-4.4 musi być powtórzona w pozycjach dających najwyższy i najniższy procent zebranej wody; wymagania ppkt 5.2 pozostają w mocy.
- Następnie wykorzystuje się średnią wartość indywidualnych wyników do określenia średniego procentu. Średni procent musi wynosić co najmniej 70.

Dodatek 2

Badanie urządzeń przeciwrozbryzgowych kół typu oddzielającego powietrze/wodę

1. *Zasada*
- To badanie ma na celu określenie efektywności materiału porowatego przeznaczonego do zatrzymywania wody padającej na niego z powietrznego/wodnego rozpylacza ciśnieniowego.
- Wyposażenie użyte podczas badania musi symulować warunki, na jakie narażony byłby zainstalowany w pojeździe materiał, jeżeli chodzi o ilość i prędkość rozpylanej przez koła wody.
2. *Urządzenie*
- Opis zestawu do badań: zob. rysunek 9 w załączniku V.
3. *Warunki badania*
- 3.1. Badania muszą być przeprowadzone w zamkniętym pomieszczeniu w środowisku bezwietrznym.
- 3.2. Temperatura otoczenia i temperatura części badanych musi wynosić 21 (\pm 3) °C.
- 3.3. Należy stosować dejonizowaną wodę.

3.4. Części badane muszą być przygotowywane do każdego badania poprzez zwilżenie.

4. Procedura

4.1. Umocować pionowo próbkę o wymiarach 305 × 100 mm w zestawie do badań, upewnić się, że między próbką a górną płytką nie ma szczeliny oraz że tacka znajduje się we właściwej pozycji. Napęlić zbiornik rozpylacza 1 ± 0,005 litrem wody i umieścić go tak jak przedstawiono na diagramie.

4.2. Rozpylacz musi być ustawiony na następujące wartości:

ciśnienie (rozpylacza): 5 barów + 10 % / – 0 %

szybkość przepływu wody: 1 litr/minutę ± 5 sekund

rozpylanie: okrężne, o średnicy w przybliżeniu 50 ± 5 mm z odległości 200 ± 5 mm od próbki, dysza o średnicy 5 ± 0,1 mm.

4.3. Rozpylać do chwili, gdy przestanie się pojawiać mgła wodna i zanotować czas trwania badania. Odczekać 60 sekund, podczas których woda spływa z próbki do tacki i zmierzyć ilość zebranej wody. Zmierzyć ilość wody pozostałej w zbiorniku rozpylacza. Obliczyć procent objętościowy wody zebranej w stosunku do rozpylonej.

4.4. Powtórzyć badanie pięciokrotnie i obliczyć średni procent zebranej wody. Przed każdym badaniem sprawdzić, czy tacka, zbiornik rozpylacza i naczynie pomiarowe są suche.

5. Wyniki

5.1. Średni procent obliczony w ppkt 4.4 musi wynosić co najmniej 85 %.

5.2. Jeżeli w serii pięciu badań najwyższy i najniższy procent zebranej wody różni się od średniego procentu o więcej niż 5 %, seria pięciu badań musi zostać powtórzona. Jeżeli w drugiej serii pięciu badań najwyższy i najniższy procent zebranej wody ponownie różni się od średniego procentu o więcej niż 5 % i jeżeli niższa wartość nie spełnia wymagań ppkt 5.1, odmawia się przyznania homologacji typu.

5.3. Jeżeli pionowa pozycja urządzenia ma wpływ na uzyskane wyniki, procedura opisana w ppkt 4.1–4.4 musi zostać powtórzona w pozycjach dających najwyższy i najniższy procent zebranej wody; wymagania ppkt 5.2 pozostają w mocy.

Wymagania ppkt 5.1 pozostają w mocy w celu uzyskania wyników w każdym badaniu.

Dodatek 3

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu WE części dla urządzeń przeciwrozbryzgowych kół (dyrektywa 91/226/EWG)

Następujące informacje, w stosownych przypadkach, muszą być dostarczone w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Wszelkie rysunki powinny być sporządzone w odpowiedniej skali i stopniu szczegółowości w formacie A4 lub złożone do tego formatu. Fotografie, jeśli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są sterowane elektronicznie, należy przedstawić charakterystykę tego sterowania.

0. DANE OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

0.2. Typ:

0.5. Nazwa i adres producenta:

0.7. W przypadku części i oddzielnych zespołów technicznych, miejsce i sposób umieszczenia znaku homologacji WE:

0.8. Adres(-y) montowni:

1. OPIS URZĄDZENIA

1.1. Opis techniczny urządzenia przeciwbryzgowego kół ze wskazaniem jego fizycznej zasady działania oraz odpowiedniego badania, któremu musi zostać poddane:

1.2. Materiały użyte do produkcji:

1.3. Co najmniej jeden dostatecznie szczegółowy rysunek w odpowiedniej skali w celu umożliwienia zidentyfikowania tego (tych) urządzenia (urządzeń). Rysunki muszą wskazywać proponowane miejsce umieszczenia znaku homologacji EWG części:

Data

Podpis

Dodatek 4

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczęć organu udzielającego homologacji typu

Zawiadomienie dotyczące:

- homologacji typu WE
- rozszerzenia homologacji typu WE
- odmowy homologacji typu WE
- cofnięcia homologacji typu WE

typu pojazdu/części/oddzielnego zespołu technicznego ⁽¹⁾, wydane na podstawie dyrektywy 91/226/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą Komisji 2010/19/UE ⁽²⁾

Numer homologacji typu:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli znajdują się na pojeździe/części/oddzielnym zespole technicznym ⁽¹⁾ ⁽³⁾
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽⁴⁾
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. W przypadku części i oddzielnych zespołów technicznych, miejsce i sposób umieszczenia znaku homologacji WE:
- 0.8. Adres(-y) montowni:

SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe (jeżeli dotyczy): *zob. uzupełnienie*
2. Upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badań:
4. Numer sprawozdania z badań:
5. Ewentualne uwagi: *zob. uzupełnienie*
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:
9. Do pakietu informacyjnego, złożonego organowi udzielającemu homologacji, który może być udostępniony na życzenie, załączony jest spis treści.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Dz.U. L 72, z 20.3.2010, s. 17.

⁽³⁾ Jeżeli środek identyfikacji typu zawiera znaki, które nie mają związku z opisem typu pojazdu, elementu konstrukcyjnego lub oddzielnego zespołu technicznego, którego dotyczy niniejsze świadectwo homologacji typu, są one przedstawiane w dokumentacji symbolem: »?« (np. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Zgodnie z definicją zawartą w załączniku IIA do dyrektywy 2007/46/WE.

Uzupełnienie

do świadectwa homologacji typu WE nr ... dotyczącego homologacji typu WE części dla urządzeń przeciwzobryzgowych kół wydanego na podstawie dyrektywy 91/226/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą 2010/19/UE

1. Informacje dodatkowe
- 1.1. Zasada działania urządzenia: pochłanianie energii/separator powietrza/wody (1):
- 1.2. Charakterystyka urządzeń przeciwzobryzgowych kół (krótki opis, znak towarowy lub nazwa handlowa, numer(-y)):
5. Ewentualne uwagi:

(1) Niepotrzebne skreślić."

4. W załączniku III do dyrektywy 91/226/EWG wprowadza się następujące zmiany:

- a) ppkt 0.1 i 0.2 otrzymują brzmienie:

„ZAKRES OBOWIĄZYWANIA

- 0.1. Pojazdy kategorii N i O z wyjątkiem pojazdów terenowych zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE mają wbudowane urządzenia przeciwzobryzgowce kół lub są wyposażone w takie urządzenia, tak aby spełniać wymagania określone w niniejszym załączniku. W przypadku pojazdów składających się z podwozia i kabiny wymagania te mogą być stosowane jedynie do kół znajdujących się pod kabiną.

Dla pojazdów kategorii N1 i N2 o dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony wymagania dyrektywy 78/549/EWG (*) na wniosek producenta mogą być stosowane jako wymagania alternatywne do wymagań niniejszej dyrektywy.

- 0.2. Przewidziane w niniejszym załączniku wymagania dotyczące urządzeń przeciwzobryzgowych kół, określone w załączniku I pkt 4, nie są obowiązkowe dla pojazdów kategorii N, O₁ i O₂ o dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, pojazdów składających się z podwozia i kabiny, pojazdów niezabudowanych lub pojazdów, w których obecność urządzeń przeciwzobryzgowych kół byłaby niezgodna z ich przeznaczeniem. Jeżeli jednak takie urządzenia są montowane w wyżej wymienionych pojazdach, muszą one odpowiadać wymaganiom niniejszej dyrektywy.

(*) Dz.U. L 168 z 26.6.1978, s. 45.;"

- b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Położenie fałbany zewnętrznej

odległość »c« między podłużną płaszczyzną styczną do zewnętrznej powierzchni opony, bez uwzględnienia wybrzuszeń opony w pobliżu podłoża, a wewnętrzną krawędzią fałbany nie może przekraczać 100 mm (rysunki 1a i 1b w załączniku V).;"

- c) skreśla się ppkt 4.1 i 4.2;

- d) ppkt 7.1.1 otrzymuje brzmienie:

„7.1.1. Błotniki muszą pokrywać przestrzeń bezpośrednio nad oponą lub oponami oraz z przodu i z tyłu opony lub opon w następujący sposób:

- a) w przypadku osi pojedynczej lub zestawu wieloosiowego przednia krawędź (C) musi zostać przedłużona do przodu tak, aby osiągnąć linię O-Z, gdzie ϑ (theta) wynosi nie więcej niż 45° ponad płaszczyzną poziomą.

Skrajna tylna krawędź (rysunek 2 w załączniku V) musi być przedłużona w dół w taki sposób, aby znajdować się nie więcej niż 100 mm ponad linią poziomą przechodzącą przez środek koła;

- b) w przypadku zestawów wieloosiowych kąt ϑ odnosi się tylko do osi najbardziej wysuniętej do przodu, a wymóg dotyczący wysokości skrajnej tylnej krawędzi dotyczy tylko osi najbardziej wysuniętej do tyłu;

- c) błotnik musi mieć szerokość całkowitą »q« (rysunek 1a w załączniku V) wystarczającą przynajmniej do pokrycia szerokości opony »b« lub całkowitej szerokości dwóch opon »t« w przypadku kół bliźniaczych, przy czym bierze się pod uwagę najwyższe wartości dla zespołu opona/koło podane przez producenta. Wymiary »b« i »t« są mierzone na wysokości piasty, wyłączając wszelkie oznaczenia, karby, taśmy ochronne itp., na powierzchni opony.”;

- e) ppkt 7.1.3 otrzymuje brzmienie:

„7.1.3. Jeżeli błotniki wykonane są z kilku części, nie mogą one zawierać szczelin umożliwiających przedostawanie się pyłu wodnego na zewnątrz, kiedy pojazd znajduje się w ruchu. Wymaganie to uznaje się za spełnione, jeżeli przy obciążonym lub nieobciążonym pojeździe jakikolwiek strumień radialny skierowany od środka koła na zewnątrz na całej szerokości powierzchni jezdnej opony i na powierzchni pokrytej błotnikiem zawsze trafia na osłony przeciwozbryzgowie kół.”;

- f) ppkt 7.2.1, 7.2.2 i 7.2.3 otrzymują brzmienie:

„7.2.1. W przypadku osi pojedynczych dolna krawędź falbany zewnętrznej nie może być umieszczona poza poniższymi odległościami i promieniami, mierzonymi od środka koła, z wyjątkiem ich dolnych krańców, które mogą być zaokrąglone (rysunek 2 w załączniku V):

Zawieszenie pneumatyczne:

- | | | |
|--|---|-------------------|
| a) osie wyposażone w koła kierowane lub koła samokierujące:
Od przedniej krawędzi (w stronę przodu pojazdu) (nachylenie C)
Do tylnej krawędzi (w stronę tyłu pojazdu) (nachylenie A) | } | $R_v \leq 1,5 R$ |
| b) Osie wyposażone w koła niekierowane:
Od przedniej krawędzi (nachylenie C)
Do tylnej krawędzi (nachylenie A) | } | $R_v \leq 1,25 R$ |

Zawieszenie mechaniczne

- a) przypadek ogólny } $R_v \leq 1,8 R$
- b) koła niekierowane dla pojazdów o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej pojazdu wynoszącej ponad 7,5 t } $R_v \leq 1,5 R$

gdzie R jest promieniem opony zainstalowanej w pojeździe, zaś R_v odległością, wyrażoną kątowno, w której umieszczona jest dolna krawędź falbany zewnętrznej.

7.2.2. W przypadku zestawów wieloosiowych wymagania określone w ppkt 7.2.1 nie mają zastosowania pomiędzy pionowymi poprzecznymi płaszczyznami przechodzącymi przez środek pierwszej i ostatniej osi, jeśli falbana zewnętrzna jest prosta w celu zapewnienia ciągłości osłony przeciwozbryzgowie kół. (rysunek 4 w załączniku V).

7.2.3. Odległość między najwyższym i najniższym punktem osłony przeciwozbryzgowie kół (błotnikiem i falbaną zewnętrzną) mierzona w dowolnym przekroju prostopadłym do błotnika (zob. rysunki 1b i 2 w załączniku V) nie może być mniejsza niż 45 mm we wszystkich punktach poza pionową linią przechodzącą przez środek koła lub pierwszego koła w przypadku zestawów wieloosiowych. Wymiar ten może się stopniowo zmniejszać w przedniej części tej linii.”;

- g) dodaje się ppkt 7.2.5 i 7.2.6 w brzmieniu:

„7.2.5. Wymagania zawarte w ppkt 7.2.3 i 7.2.4 mogą nie być lokalnie przestrzegane, jeżeli falbana składa się z różnych elementów znajdujących się we względnym ruchu.

7.2.6. Ciągniki do naczep o niskim podwoziu (zdefiniowane w ppkt 6.20 normy ISO 612 z 1978 r.), tj. takie, w których wysokość sworznia łączącego mierzona względem podłoża może wynosić nie więcej niż 1 100 mm, mogą być zaprojektowane w taki sposób, aby nie podlegały wymaganiom określonym w ppkt 7.1.1.a, 7.1.3 i 7.2.4. W związku z tym błotniki i falbany mogą nie pokrywać powierzchni bezpośrednio powyżej opon tylnych osi, kiedy ciągniki te są połączone z naczepami o niskim podwoziu, aby uniknąć zniszczenia osłon przeciwozbryzgowych kół. Błotniki i falbany tych pojazdów muszą jednak spełniać wymagania zawarte w powyższych punktach w sektorach znajdujących się dalej niż 60° od pionowej linii przechodzącej przez środek koła, przed i za tymi oponami.

Pojazdy te muszą być zatem zaprojektowane w taki sposób, aby spełniać wymagania określone w akapicie pierwszym, kiedy są używane bez naczep o niskim podwoziu.

Aby móc spełnić te wymagania błotniki i falbany mogą np. zawierać część, która może zostać odłączona.”;

h) ppkt 7.3.1 otrzymuje brzmienie:

„7.3.1. Szerokość fartucha przeciwdeszczowego musi spełniać wymagania określone dla »q« w ppkt 7.1.1 lit. c), z wyjątkiem sytuacji, kiedy fartuch przeciwdeszczowy znajduje się wewnątrz błotnika, w którym to przypadku jego szerokość musi być przynajmniej równa szerokości bieżnika opony.

Szerokość fartuchów przeciwdeszczowych znajdujących się pod błotnikiem musi spełniać warunek określony w niniejszym akapicie z tolerancją 10 mm z każdej strony.”;

i) ppkt 7.3.3 otrzymuje brzmienie:

„7.3.3. Maksymalna wysokość dolnej krawędzi nie może przekraczać 200 mm (rysunek 3 w załączniku V).

Odległość ta powiększona jest do 300 mm w przypadku ostatniej osi, jeżeli odległość kątowna niższej krawędzi falban zewnętrznych, R_v , nie przekracza wymiarów promienia opon zainstalowanych do kół na tej osi.

Maksymalna wysokość dolnej krawędzi fartucha przeciwdeszczowego mierzona względem podłoża może być zwiększona do 300 mm, jeśli producent uzna, że jest to wskazane ze względu na techniczne właściwości zawieszenia.”;

j) w ppkt 7.3.5 odniesienie do „rysunku 4b” zastępuje się odniesieniem do „rysunku 4 w załączniku V”;

k) ppkt 9.3.2.1 otrzymuje brzmienie:

„9.3.2.1. Dolna krawędź urządzenia przeciwozbrzygowego kół nie może znajdować się wyżej niż 200 mm nad podłożem.

Maksymalna wysokość dolnej krawędzi fartucha przeciwdeszczowego mierzona względem podłoża może być zwiększona do 300 mm, jeśli producent uzna, że jest to wskazane ze względu na techniczne właściwości zawieszenia.”;

l) dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. W przypadku zestawów wieloosiowych osłona przeciwozbrzygowa kół jednej osi, która nie jest osią tylną, nie musi obejmować całej szerokości bieżnika opony, jeżeli lokalnie istnieje możliwość wystąpienia tarcia między osłoną przeciwozbrzygową kół a strukturą osi, zawieszeniem lub podwoziem.”;

m) skreśla się dodatek;

n) dodaje się dodatki 1 i 2 w brzmieniu:

„Dodatek 1

DOKUMENT INFORMACYJNY NR ... DOTYCZĄCY HOMOLOGACJI TYPU WE POJAZDU W ODNIESIENIU DO WYPOSAŻENIA W OSŁONY PRZECIWOZBRZYGOWE KÓŁ (DYREKTYWA 91/226/EWG, OSTATNIO ZMIENIONA DYREKTYWĄ 2010/19/UE) (*)

(Objaśnienia znajdują się w załączniku I do dyrektywy 2007/46/WE)

Następujące informacje, w stosownych przypadkach, muszą być dostarczone w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Wszelkie rysunki powinny być sporządzone w odpowiedniej skali i stopniu szczegółowości w formacie A4 lub złożone do tego formatu. Fotografie, jeśli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są sterowane elektronicznie, należy przedstawić charakterystykę tego sterowania.

0. DANE OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

- 0.2. Typ:
- 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (o ile występuje(-ą)):
- 0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli znajdują się na pojeździe ^(b)
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu ^(c):
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.8. Adres(-y) montowni:
1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE POJAZDU
- 1.1. Zdjęcia lub rysunki pojazdu reprezentatywnego:
- 1.3. Liczba osi i kół:
- 1.3.1. Liczba i umiejscowienie osi z kołami bliźniaczymi:
- 1.3.2. Liczba i położenie osi kierowanych
2. MASY I WYMIARY ^(f) ^(g)
(w kg i mm) (w stosownych przypadkach odnieść się do rysunków)
- 2.1. Rozstaw(-y) osi (przy pełnym obciążeniu) ^(g) ^(h):
- 2.6. Masa w stanie gotowym do jazdy (maksymalna i minimalna dla każdego wariantu)
Masa pojazdu z nadwoziem oraz, w przypadku pojazdu ciągnącego przyczepę należącego do kategorii innej niż M₁, masa ze sprzęgiem, jeżeli został zamontowany przez producenta, w stanie gotowym do jazdy lub masa podwozia, lub podwozia z kabiną, bez nadwozia lub sprzęgu, jeśli producent nie dostarcza nadwozia lub sprzęgu (z płynami, narzędziami, kołem zapasowym, jeśli zostało dostarczone, oraz kierowcą, jak również – w przypadku autobusów i autokarów – członkiem załogi, jeżeli w pojeździe przewidziano dla niego miejsce) ^(h) (maksimum i minimum dla każdego wariantu):
- 2.6.1. Rozkład tej masy na osie, a w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną – obciążenie w punkcie sprzęgu (maksimum i minimum dla każdego wariantu):
- 2.8. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita, podana przez producenta ⁽ⁱ⁾ ⁽³⁾:
9. NADWOZIE
- 9.20. Osłona przeciwrozbryzgowa kół
- 9.20.0. Występowanie: tak/nie/częściowo ^(l)
- 9.20.1. Krótki opis pojazdu w odniesieniu do osłon przeciwrozbryzgowych i ich części:
- 9.20.2. Szczegółowe rysunki osłon przeciwrozbryzgowych i ich położenia w pojeździe, przedstawiające wymiary określone na rysunkach w załączniku V do dyrektywy 91/226/EWG, z uwzględnieniem maksymalnych wymiarów zespołu opona/koło:
- 9.20.3. Numer(-y) homologacji typu osłon przeciwrozbryzgowych kół, jeżeli istnieje(-ą):

Data, sprawa

^(*) Dla pojazdów kategorii N1 i pojazdów kategorii N2 o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, korzystających z odstępstwa określonego w ppkt 0.1 załącznika III do niniejszej dyrektywy, można stosować dokument informacyjny znajdujący się w załączniku II do dyrektywy 78/549/EWG.

Dodatek 2

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczęć organu udzielającego homologacji typu

Zawiadomienie dotyczące:

- homologacji typu WE ⁽¹⁾
- rozszerzenia homologacji typu WE ⁽¹⁾
- odmowy homologacji typu WE ⁽¹⁾
- cofnięcia homologacji typu WE ⁽¹⁾

typu pojazdu/części/oddzielnego zespołu technicznego, wydane na podstawie dyrektywy 91/226/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą 2010/19/UE ⁽¹⁾

Numer homologacji typu:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli są zaznaczone na pojeździe/części/oddzielnym zespole technicznym ⁽¹⁾ ⁽²⁾
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽²⁾ ⁽³⁾
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. W przypadku części i oddzielnych zespołów technicznych, miejsce i sposób umieszczenia znaku homologacji WE:
- 0.8. Adres(-y) montowni:

SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe (jeżeli dotyczy): *zob. uzupełnienie*
2. Upoważniona placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badań:
4. Numer sprawozdania z badań:
5. Ewentualne uwagi: *zob. uzupełnienie*
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:
9. Do pakietu informacyjnego, złożonego organowi udzielającemu homologacji, który może być udostępniony na życzenie, załączony jest spis treści.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Jeżeli środek identyfikacji typu zawiera znaki, które nie mają związku z opisem typu pojazdu, elementu konstrukcyjnego lub oddzielnego zespołu technicznego, którego dotyczy niniejsze świadectwo homologacji typu, są one przedstawiane w dokumentacji symbolem: »?« (np. ABC??123??).

⁽³⁾ Zgodnie z definicją zawartą w załączniku IIA do dyrektywy 2007/46/WE.

Uzupełnienie

DO ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU WE NR ... DOTYCZĄCE HOMOLOGACJI TYPU POJAZDU WYDANE NA
PODSTAWIE DYREKTYWY 91/226/EWG OSTATNIO ZMIENIONEJ DYREKTYWĄ 2010/19/UE

1. Informacje dodatkowe
 - 1.1. Charakterystyka urządzeń przeciwzobrygowych kół (typ, krótki opis, znak towarowy lub nazwa handlowa, numer(-y) homologacji części):
 5. Ewentualne uwagi:".
-

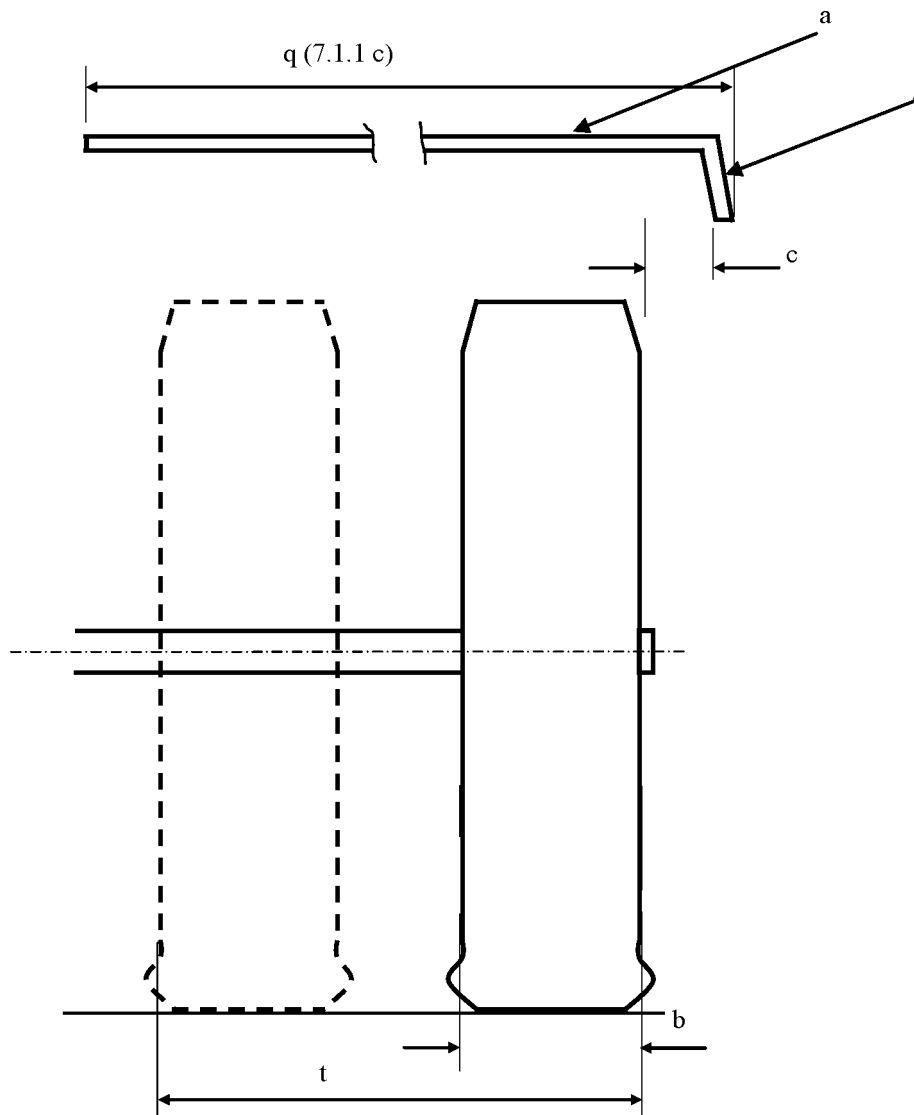
ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK V

RYSUNKI

Rysunek 1a

Szerokość (q) błotnika (a) i położenie falbany (j)



Uwaga: Podane numery odnoszą się do właściwych podpunktów w załączniku III.

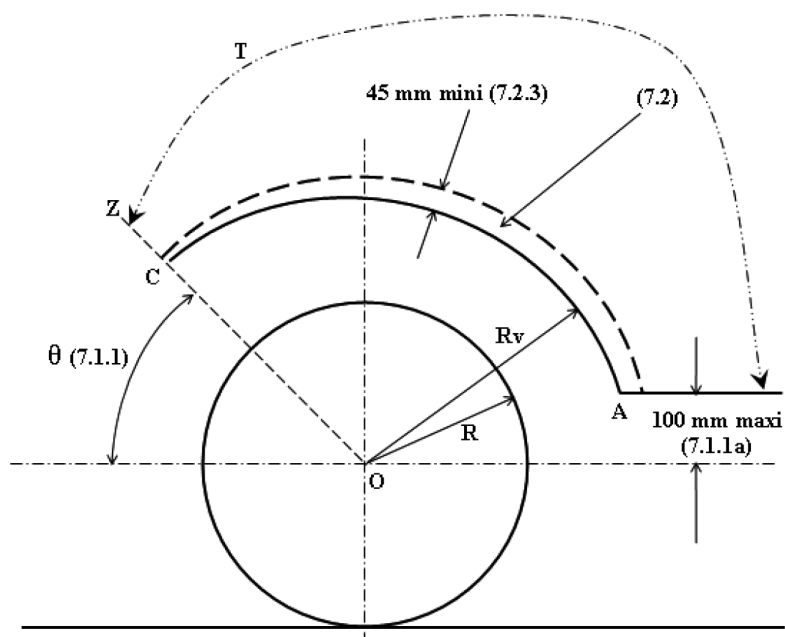
Rysunek 1b

Przykład pomiaru falbany zewnętrznej



Rysunek 2

Wymiary błotnika i falbany zewnętrznej

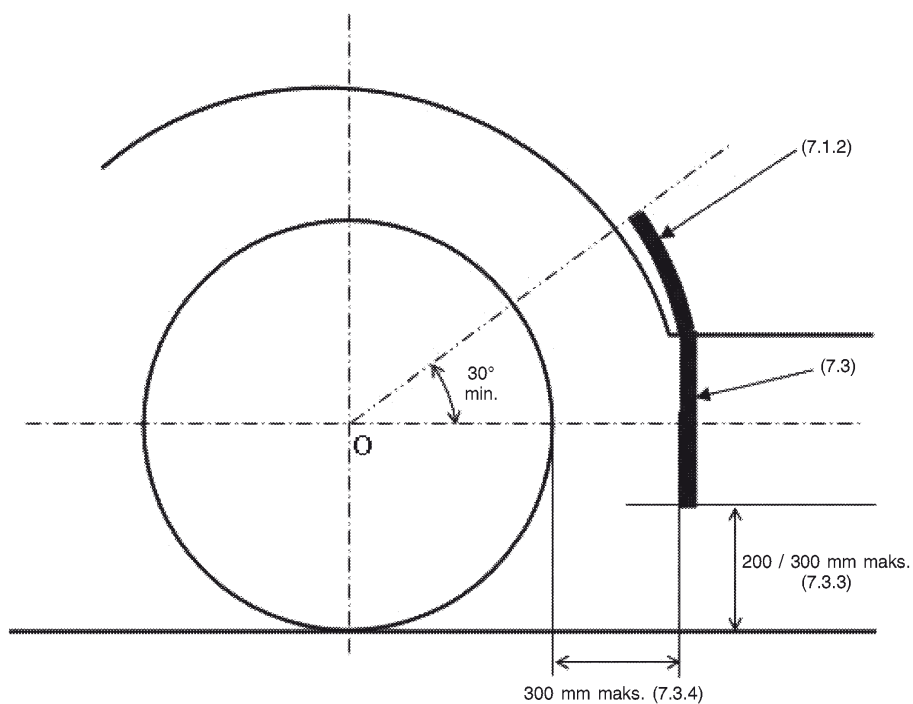


Uwaga:

1. Podane numery odnoszą się do właściwych podpunktów w załączniku III.
2. T: rozpiętość błotnika.

Rysunek 3

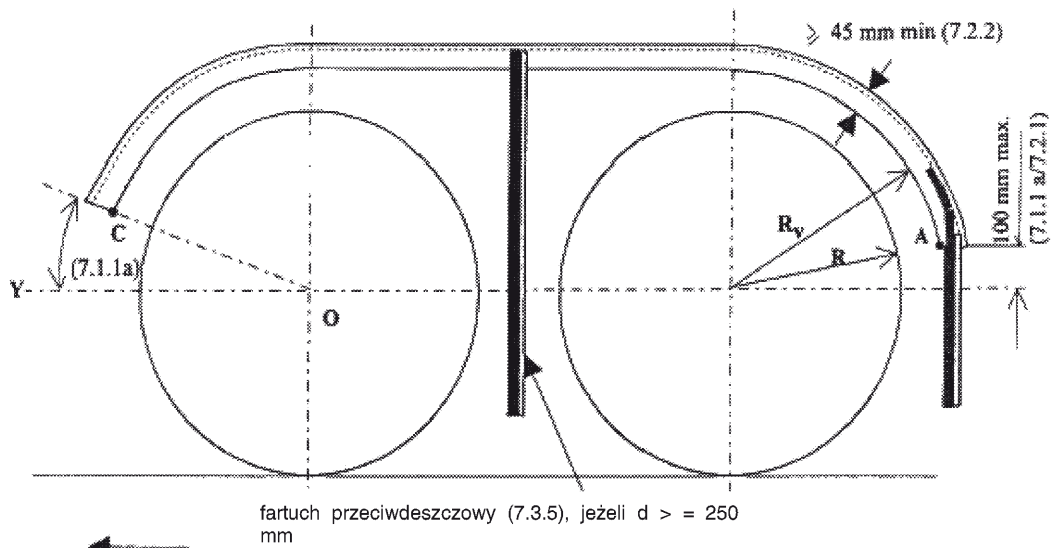
Położenie błotnika i fartucha przeciwdeszczowego



Uwaga: Podane numery odnoszą się do właściwych podpunktów w załączniku III.

Rysunek 4

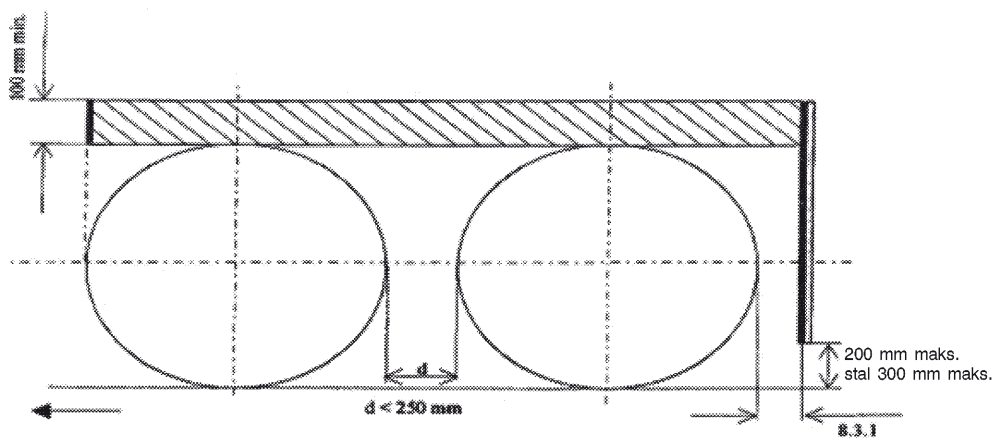
Schemat przedstawiający zespół osłony przeciwozbryzgowej kół (błotnik, fartuch przeciwdeszczowy, falbanę zewnętrzną) zawierającej urządzenia przeciwozbryzgowe kół (pochłaniacze energii) dla zestawu wieloosiowego



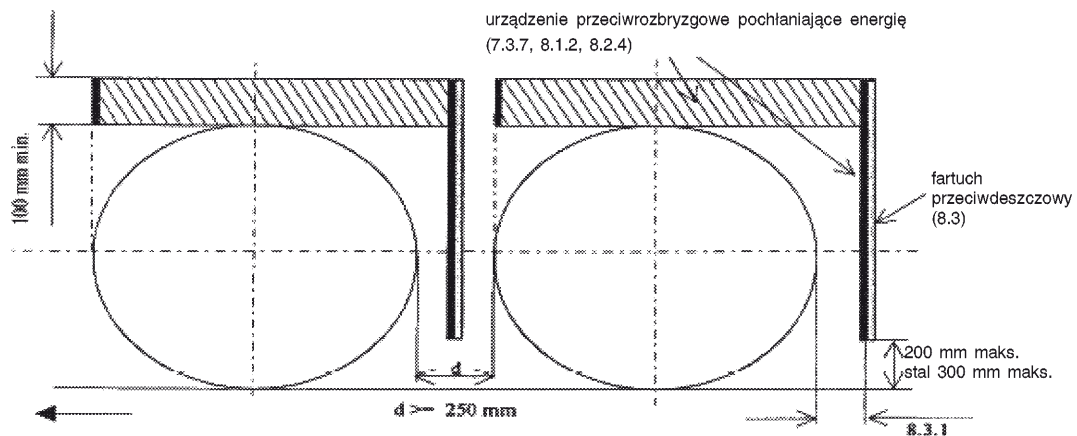
Rysunek 5

Schemat przedstawiający zespół osłony przeciwozbryzgowej kół zawierającej urządzenia przeciwozbryzgowe kół (pochłaniacze energii) dla osi z kołami niekierowanymi lub samokierującymi

(załącznik III – ppkt 6.2 i pkt 8)



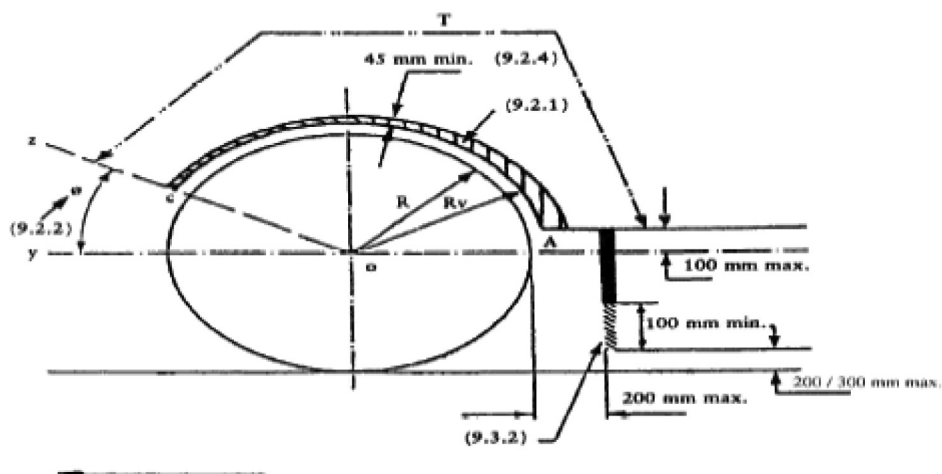
a) zestaw wieloosiowy, gdzie odległość pomiędzy oponami jest mniejsza niż 250 mm



b) osie pojedyncze lub zestaw wieloosiowy, w którym odległość między oponami nie jest mniejsza niż 250 mm

Rysunek 6

Schemat przedstawiający zespół osłony przeciwobrotowej kół zawierającej urządzenia przeciwobrotowe kół oddzielające powietrze/wodę dla osi z kołami kierowanymi, samokierującymi lub niekierowanymi

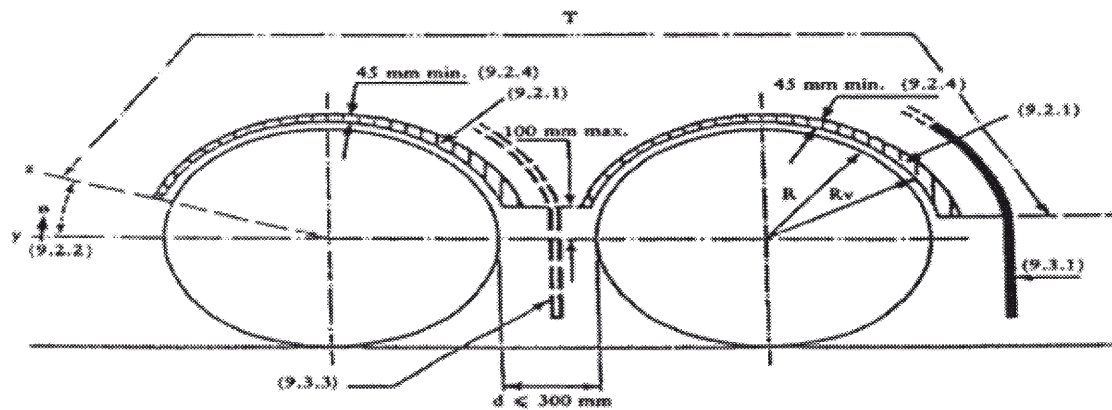


Uwaga:

1. Numery odnoszą się do właściwych podpunktów w załączniku III.
2. T: rozpiętość błotnika.

Rysunek 7

Schemat przedstawiający zespół osłony przeciwrozbyzgowej kół zawierającej urządzenia przeciwrozbyzgowo kół (błotnik, fartuch przeciwdeszczowy, falbanę zewnętrzną) dla zestawu wieloosiowego, w którym odległość między oponami nie przekracza 300 mm



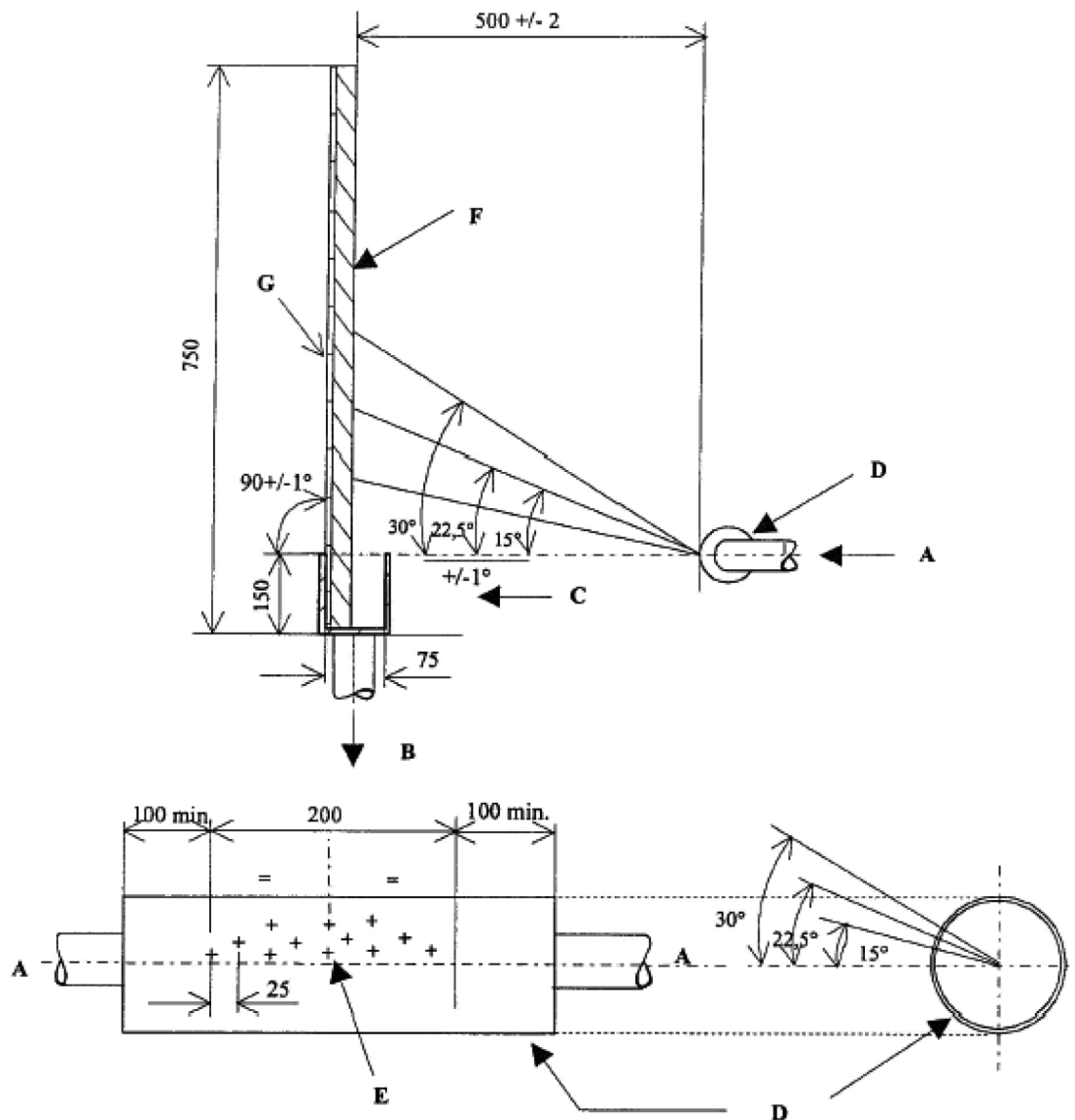
$d \geq 250$; wymagany fartuch przeciwdeszczowy

Uwaga:

1. Numery odnoszą się do właściwych podpunktów w załączniku III.
2. T: rozpiętość błotnika.

Rysunek 8

Zestaw do przeprowadzania badań dla pochłaniających energię urządzeń przeciwrozrygowych kół
(załącznik II dodatek 1)



Uwaga:

A = zasilanie wodą z pompy

B = przepływ do zbiornika kolektora

C = kolektor o wymiarach wewnętrznych 500 (+ 5/- 0) mm długości i 75 (+ 2/- 0) mm szerokości

D = rura ze stali nierdzewnej o średnicy zewnętrznej 54 mm, grubości ścianki 1,2 (+/- 0,12) mm, chropowatości powierzchni wewnętrznej i zewnętrznej R_a pomiędzy 0,4 i 0,8 μm

E = 12 cylindrycznych otworów nawierconych promiennie o prostych krawędziach bez zadziorów. Ich średnica, mierzona wewnątrz i na zewnątrz rury, wynosi 1,68 (+ 0,010/- 0) mm

F = poddawana badaniu próbka o szerokości 500 (+ 0/- 5) mm

G = sztywna płaska płyta

Wszystkie wymiary liniowe podane są w milimetrach.

Rysunek 9

Zestaw do przeprowadzania badań dla oddzielających powietrze/wodę urządzeń przeciwrozpryskowych kół
(załącznik II dodatek 2)

