

32002L0041

L 133/17

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

18.5.2002

DIRECTIVA 2002/41/CE A COMISIEI**din 17 mai 2002****de adaptare la progresul tehnic a Directivei 95/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind viteza maximă constructivă, cuplul maxim și puterea maximă netă a autovehiculelor cu două sau trei roți**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 92/61/CEE a Consiliului din 30 iunie 1992 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2000/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ și, în special, articolul 16 al celei dintâi,

având în vedere Directiva 95/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 2 februarie 1995 privind viteza maximă constructivă, cuplul maxim și puterea maximă netă a autovehiculelor cu două sau trei roți ⁽³⁾ și, în special, articolul 4 al celei dintâi,

întrucât:

- (1) Directiva 95/1/CE este una dintre directivele speciale care fac parte din procedura de omologare comunitară de tip instituită prin Directiva 92/61/CEE. Prin urmare, dispozițiile Directivei 92/61/CEE privind sistemele, componentele și unitățile tehnice separate ale vehiculelor se aplică Directivei 95/1/CE.
- (2) Pentru a permite funcționarea corespunzătoare a sistemului de omologare de tip în ansamblu, este necesară clarificarea sau completarea anumitor cerințe ale Directivei 95/1/CE.
- (3) În acest scop, este necesar să se specifice valorile care trebuie introduse în raportul de încercare pentru a asigura aplicarea uniformă a Directivei 95/1/CE în cazul mopadelor, al motocicletelor și al triciclorilor cu motoare cu aprindere prin scânteie și al autovehiculelor cu două sau trei roți cu motoare cu aprindere prin comprimare.
- (4) Directiva 95/1/CE ar trebui modificată în consecință.
- (5) Măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic constituit în temeiul articolului 13 din Directiva 70/156/CEE a Consiliului ⁽⁴⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2001/116/CE a Comisiei ⁽⁵⁾.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Anexele la Directiva 95/1/CE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

(1) Începând cu 1 iulie 2003, din motive legate de viteza maximă constructivă, cuplul maxim și puterea netă maximă a motorului, statele membre:

- nu pot să refuze acordarea omologării CE pentru un tip de autovehicul cu două sau trei roți;
- nu pot să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a autovehiculelor cu două sau trei roți,

dacă viteza maximă constructivă, cuplul maxim și puterea netă maximă a motorului vehiculelor în cauză îndeplinesc cerințele Directivei 95/1/CE, astfel cum au fost modificate prin prezenta directivă.

(2) Începând cu 1 ianuarie 2004, statele membre refuză acordarea omologării CE pentru orice tip nou de autovehicul cu două sau trei roți din motive legate de viteza maximă constructivă, cuplul maxim și puterea netă maximă a motorului, dacă nu sunt îndeplinite cerințele Directivei 95/1/CE, astfel cum au fost modificate prin prezenta directivă.

Articolul 3

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 iunie 2003. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

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

(2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 4

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

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 17 mai 2002.

*Pentru Comisie**Erkki LIIKANEN**Membru al Comisiei*

⁽¹⁾ JO L 225, 10.8.1992, p. 72.

⁽²⁾ JO L 106, 3.5.2000, p. 1.

⁽³⁾ JO L 52, 8.3.1995, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 18, 21.1.2002, p. 1.

ANEXĂ

Anexele la Directiva 95/1/CE se modifică după cum urmează.

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 5, al doilea rând se înlocuiește cu următorul text:

„presiunea atmosferică: 97 ± 10 kPa.”

(b) la punctul 5, al cincilea rând se înlocuiește cu următorul text:

„Viteza medie a vântului, măsurată la o înălțime de 1 m față de sol: < 3 m/s, permițând rafale < 5 m/s.”

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) în apendicele 1 punctul 3.1.2 tabelul 1, prima teză de la nota de subsol ³ se înlocuiește cu următorul text:

„Radiatorul, ventilatorul, duza ventilatorului, pompa de apă și termostatul trebuie să ocupe pe standul de testare aproximativ aceleași poziții unul față de celălalt ca atunci când sunt montate pe vehicul. În cazul în care radiatorul, ventilatorul, duza ventilatorului, pompa de apă și/sau termostatul au alte poziții pe standul de testare decât pe vehicul, poziția de pe standul de testare trebuie descrisă și consemnată în raportul de încercare.”

(b) în apendicele 1, punctul 4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„4.1 **Definirea factorilor α_1 și α_2**

Definirea factorilor α_1 și α_2 Factorii cu care trebuie înmulți cuplul și puterea măsurate în scopul determinării cuplului și a puterii motorului, luând în considerare randamentul transmisiei (factorul α_2 , utilizate în timpul încercărilor, și în scopul raportării cuplului și a puterii motorului la condițiile atmosferice de referință menționate la punctul 4.2.1 (factorul α_1).

Formula de corecție a puterii este:

$$P_0 = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

unde:

P_0 = puterea corectată (adică puterea în condițiile de referință la capătul arborelui cotit)

α_1 = factorul de corecție pentru condițiile atmosferice de referință

α_2 = factorul de corecție pentru randamentul transmisiei

P = puterea măsurată (puterea observată).”

(c) în apendicele 1, punctul 4.3 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3 **Determinarea factorilor de corecție**

4.3.1. *Determinarea factorului de corecție α_2*

— Atunci când punctul de măsurare este ieșirea arborelui cotit, acest factor este egal cu 1.

— Atunci când punctul de măsurare nu este ieșirea arborelui cotit, acest factor este calculat cu formula:

$$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

unde n_t este randamentul transmisiei situate între arborele cotit și punctul de măsurare.

Acest randament al transmisiei n_t este determinat prin produsul (înmulțirea) randamentului n_j al fiecărei componente a transmisiei:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j$$

Randamentul n_j al fiecărei componente a transmisiei este prezentat în tabelul următor:

Tip		Randament
Angrenaj	Angrenaj cu dinți drepți	0,98
	Angrenaj elicoidal	0,97
	Angrenaj conic	0,96
Lanț	Cu role	0,95
	Silențios	0,98

Tip		Randament
Curea	Dințată	0,95
	Trapezoidală	0,94
Cuplaj sau convertizor hidraulic	Cuplaj hidraulic ⁽¹⁾	0,92
	Convertizor hidraulic ⁽¹⁾	0,92
⁽¹⁾ Dacă nu este închis.		

4.3.2. Determinarea factorului de corecție α_1 ⁽¹⁾

4.3.2.1. Definirea caracteristicilor T, P_s pentru factorii de corecție α_1

T = temperatura absolută a aerului aspirat

P_s = presiunea atmosferică a aerului uscat în kilopascali (kPa), respectiv presiunea barometrică totală minus presiunea vaporilor de apă.

4.3.2.2. Factorul α_1

Factorul de corecție α_1 se obține cu formula:

$$\alpha_1 = \left(\frac{99}{P_s} \right)^{1,2} \cdot \left(\frac{T}{298} \right)^{0,6}$$

Această formulă se aplică numai în cazul în care:

$$0,93 \leq \alpha_1 \leq 1,07$$

În cazul în care se depășesc valorile limită, trebuie menționată valoarea corectată obținută și trebuie specificate cu exactitate condițiile de încercare (temperatură și presiune) în raportul de încercare.

⁽¹⁾ Încercarea se poate efectua în camere de încercare cu temperatură controlată, unde pot fi controlate condițiile atmosferice.”

(d) în apendicele 1 punctele 4.4 și 4.5 se elimină;

(e) în apendicele 1, la punctul 6.1 „1,5 %” se înlocuiește cu „3 %” ;

(f) în apendicele 2, la punctul 3.1.2 tabelul 1, prima teză de la nota ³ se înlocuiește cu următorul text:

„Radiatorul, ventilatorul, duza ventilatorului, pompa de apă și termostatul trebuie să ocupe pe standul de testare aproximativ aceleași poziții unul față de celălalt ca atunci când sunt montate pe vehicul. În cazul în care radiatorul, ventilatorul, duza ventilatorului, pompa de apă și/sau termostatul au alte poziții pe standul de testare decât pe vehicul, poziția de pe standul de testare trebuie descrisă și consemnată în raportul de încercare.”

(g) în apendicele 2, punctul 4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„4.1 Definirea factorilor α_1 și α_2

Factorii cu care trebuie înmulți cuplul și puterea măsurate în scopul determinării cuplului și a puterii motorului, luând în considerare randamentul transmisiei (factorul α_2), utilizate în timpul încercărilor, și în scopul raportării cuplului și a puterii motorului la condițiile atmosferice de referință menționate la punctul 4.2.1 (factorul α_1).

Formula de corecție a puterii este:

$$P_0 = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

unde:

P₀ = puterea corectată (adică puterea în condițiile de referință la capătul arborelui cotit)

α_1 = factorul de corecție pentru condițiile atmosferice de referință

$9\alpha_2$ = factorul de corecție pentru randamentul transmisiei

P = puterea măsurată (puterea observată).”

- (h) în apendicele 3, la punctul 3.1.3 tabelul 1, prima teză de la nota ⁵ se înlocuiește cu următorul text:
„Radiatorul, ventilatorul, duza ventilatorului, pompa de apă și termostatul trebuie să ocupe pe standul de testare aproximativ aceleași poziții unul față de celălalt ca atunci când sunt montate pe vehicul. În cazul în care radiatorul, ventilatorul, duza ventilatorului, pompa de apă și/sau termostatul au alte poziții pe standul de testare decât pe vehicul, poziția de pe standul de testare trebuie descrisă și consemnată în raportul de încercare.”

- (i) în apendicele 3, punctul 4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„4.1 **Definirea factorilor α_d și α_2**

Factorii cu care trebuie înmulți cuplul și puterea măsurate în scopul determinării cuplului și a puterii motorului, luând în considerare randamentul transmisiei (factorul α_2), utilizate în timpul încercărilor, și în scopul raportării cuplului și a puterii motorului la condițiile atmosferice de referință menționate la punctul 4.2.1 (factorul α_d).

Formula de corecție a puterii este:

$$P_0 = \alpha_d \cdot \alpha_2 \cdot P$$

unde:

P_0 = puterea corectată (adică puterea în condițiile de referință la capătul arborelui cotit)

α_d = factorul de corecție pentru condițiile atmosferice de referință

α_2 = factorul de corecție pentru randamentul transmisiei (a se vedea apendicele 2 punctul 4.3.1)

P = puterea măsurată (puterea observată).”

- (j) în apendicele 3, la punctul 4.4 titlul se înlocuiește cu următorul text:

„4.4 **Determinarea factorului de corecție α_d (¹)**.”
