

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

DYREKTYWA RADY

z dnia 27 marca 1991 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do osłon przeciwrozbryzgowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep

(91/226/EWG)

(Dz.U. L 103 z 23.4.1991, str. 5)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Dyrektywa Rady 2006 /96/WE z dnia 20 listopada 2006 r.	L 363	81	20.12.2006
► <u>M2</u>	Dyrektywa Komisji 2010/19/UE z dnia 9 marca 2010 r.	L 72	17	20.3.2010

zmieniona przez:

► <u>A1</u>	Akt Przystąpienia Austrii, Szwecji i Finlandii	C 241	21	29.8.1994
► <u>A2</u>	Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej	L 236	33	23.9.2003



DYREKTYWA RADY

z dnia 27 marca 1991 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do osłon przeciwrozbryzgowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep

(91/226/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100a,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

we współpracy z Parlamentem Europejskim ⁽²⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

istotne jest przyjęcie środków w celu stopniowego ustanawiania rynku wewnętrznego przez okres upływający 31 grudnia 1992 r.; rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, w którym zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału;

wymagania techniczne, które muszą spełniać niektóre kategorie pojazdów silnikowych i ich przyczepy na mocy ustawodawstw krajowych dotyczą między innymi osłon przeciwrozbryzgowych kół w takich pojazdach silnikowych;

wymagania te są różne w poszczególnych Państwach Członkowskich, zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie te Państwa jednolitych wymagań, które pozwolą na objęcie wszystkich typów pojazdów procedurą homologacji EWG, będącą przedmiotem dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁴⁾, ostatnio zmienionej dyrektywą 87/403/EWG ⁽⁵⁾;

w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego ważne jest aby wszystkie pojazdy użytkowe w wyższych kategoriach wagowych, które mają określoną prędkość minimalną, zostały wyposażone w skuteczne osłony przeciwrozbryzgowie kół, w celu zatrzymywania wody;

pożądane jest ustalenie jednego badania działania układów tego typu podczas montażu w różnych typach pojazdów, jako środka wyraźnie poprawiającego sytuację; do celów homologacji EWG części wzięto pod uwagę dwa typy urządzeń dostępnych w tej chwili na rynku, tj. typ pochłaniający energię oraz typ oddzielający powietrze/wodę; konieczne więc było opracowanie dwóch różnych badań, w zależności od urządzenia, które ma zostać homologowane;

uwzględniając przeprowadzane obecnie analizy, studia i badania, badanie działania w typach pojazdów wyposażonych w takie urządzenia będzie ustalone jak najszybciej;

Państwa Członkowskie powinny zwrócić uwagę na fakt, iż powstawanie zjawiska rozpylania zależy także od właściwości powierzchni drogi,

⁽¹⁾ Dz.U. C 203 z 14.8.1990, str. 16.

⁽²⁾ Dz.U. C 96 z 17.4.1990, str. 92 oraz decyzja z dnia 13 marca 1991 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. C 62 z 12.3.1990, str. 2.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 220 z 8.8.1987, str. 44.

▼B

konfiguracji bieżnika opony oraz prędkości i właściwości aerodynamicznych pojazdu;

zbliżanie ustawodawstw krajowych dotyczących pojazdów silnikowych pociąga za sobą wzajemne uznawanie przez Państwa Członkowskie kontroli przeprowadzanych przez każde z nich na podstawie wspólnych wymagań,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. Państwa Członkowskie przyznają homologację EWG części dla każdego urządzenia, nazywanego dalej „urządzeniem przeciwozbrygowym kół”, przeznaczonego do zmniejszenia rozbryzgiwania spod kół pojazdu będącego w ruchu, jeżeli spełnia ono wymagania dotyczące projektowania i badania ustalone w załączniku II, biorąc jednocześnie pod uwagę definicje podane w załączniku I.

2. Państwo Członkowskie, które przyznało homologację EWG przyjmuje środki wymagane w celu sprawdzenia czy modele produkcyjne są zgodne z zatwierdzonym typem, tak dalece jak jest to konieczne i w przypadku zaistnienia potrzeby wpływającej ze współpracy z innymi Państwami Członkowskimi. W tym celu Państwo Członkowskie stosuje wymagania załącznika IV.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie wydają producentowi lub jego uprawnionemu przedstawicielowi, dla każdego urządzenia przeciwozbrygowego kół, które homologowały na podstawie art. 1, znak homologacji EWG części, zgodny ze wzorem w dodatku 3 załącznika II.

Państwa Członkowskie przyjmują odpowiednie środki zapobiegające użyciu znaków mogących spowodować pomyłki między urządzeniami przeciwozbrygowymi kół homologowanymi zgodnie z art. 1, a innymi urządzeniami.

Artykuł 3

Żadne Państwo Członkowskie nie może zabronić wprowadzania do obrotu urządzeń przeciwozbrygowych kół ze względu na ich budowę i działanie, jeżeli posiadają one znak homologacji EWG części.

Jednakże przepis ten nie stanowi przeszkody dla przyjęcia takich środków przez Państwo Członkowskie w odniesieniu do urządzeń przeciwozbrygowych kół posiadających znak homologacji EWG części, które nie są zgodne z homologowanym typem.

Zainteresowane Państwo Członkowskie powiadamia bezzwłocznie inne Państwa Członkowskie i Komisję o przyjętych środkach, podając powód swojej decyzji. Przepisy art. 5 stosują się również.

Urządzenia uważa się za niezgodne z homologowanym typem, w rozumieniu akapitu drugiego, jeśli wymagania załącznika II nie są przestrzegane.

Artykuł 4

Właściwe władze każdego Państwa Członkowskiego w ciągu jednego miesiąca przesyłają właściwym władzom innych Państw Członkowskich kopie świadectw homologacji EWG części wydanych dla każdego urządzenia przeciwozbrygowego kół, które homologowały lub którego homologacji odmówiły.



Artykuł 5

1. Jeżeli właściwe władze Państwa Członkowskiego, które przyznało homologację EWG części stwierdzą, że urządzenia przeciwrozbryzgowie kół posiadające świadectwa zgodności z pojedynczym typem nie są zgodne z typem homologowanym przez to Państwo Członkowskie, przyjmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby zgodność produkcji modeli z homologowanym typem została przywrócona. Informują one właściwe władze innych Państw Członkowskich o przyjętych środkach, które mogą objąć wycofanie homologacji EWG części.

Wspomniane władze przyjmują takie same środki, jeżeli zostaną powiadomione przez właściwe władze innego Państwa Członkowskiego o wystąpieniu takiego uchybienia w zakresie zgodności.

2. Właściwe władze Państwa Członkowskiego w ciągu jednego miesiąca powiadamiają się wzajemnie o wycofaniu homologacji EWG części poprzez przesłanie podpisanej i datowanej kopii świadectwa homologacji części noszącej adnotację drukowanymi literami „HOMOLOGACJA EWG WYCOFANA” oraz przez podanie przyczyn przyjęcia takiego środka.

3. Jeżeli Państwo Członkowskie, które przyznało homologację EWG części kwestionuje brak zgodności, zainteresowane Państwa Członkowskie podejmują starania zmierzające do rozstrzygnięcia sporu. Komisja jest stale informowana o istniejącym stanie rzeczy. W miarę potrzeby doprowadza ona do odpowiednich rozmów w celu znalezienia rozwiązania.

Artykuł 6

Każda decyzja, podjęta stosownie do przepisów przyjętych w wykonaniu niniejszej dyrektywy, o odmowie lub wycofaniu homologacji EWG części dla urządzeń przeciwrozbryzgowych kół lub zakazaniu wprowadzania ich na rynek bądź użycia, szczegółowo wyjaśnia przyczynę jej podjęcia. Decyzja taka jest podawana do wiadomości zainteresowanej stronie, która jednocześnie jest informowana o dostępnych, zgodnych z obowiązującym w Państwach Członkowskich prawem, środkach zaradczych, jak również o czasie przewidzianym na skorzystanie z nich.

Artykuł 7

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy kategorii N oraz każdą przyczepę kategorii O według definicji zawartej w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 8

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić przyznania homologacji EWG lub krajowej homologacji pojazdów lub odmówić bądź zakazać ich sprzedaży, rejestracji, lub dopuszczenia do ruchu z przyczyn odnoszących się do ich osłon przeciwrozbryzgowych kół, jeżeli są one zainstalowane zgodnie z wymaganiami załącznika III oraz jeżeli urządzenia przeciwrozbryzgowie kół, w które wyposażone są pojazdy posiadają znak homologacji EWG części.

Artykuł 9

Wszelkie zmiany niezbędne w celu dostosowania wymogów załączników niniejszej dyrektywy do postępu technicznego są przyjmowane zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

▼B

Artykuł 10

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do 10 kwietnia 1992 r. i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.
2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.
3. Przepisy, określone w ust. 1, 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.

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼ B**WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW**

ZAŁĄCZNIK I:	Definicje
ZAŁĄCZNIK II:	Wymagania dotyczące homologacji EWG części dla urządzeń przeciwzobryzgowych kół
Dodatek 1:	Badania urządzeń przeciwzobryzgowych kół typu pochłaniającego energię
Dodatek 2:	Badania urządzeń przeciwzobryzgowych kół typu oddzielającego powietrze/wodę
Dodatek 3:	► M2 Dokument informacyjny dla celów homologacji typu WE części ◀
Dodatek 4:	Wzór świadectwa homologacji EWG części

▼ M2

ZAŁĄCZNIK III:	Wymagania odnoszące się do homologacji WE pojazdu w odniesieniu do wyposażenia w osłony przeciwzobryzgowych kół
Dodatek 1	Dokument informacyjny dla celów homologacji typu WE pojazdów
Dodatek 2	Wzór świadectwa homologacji typu WE pojazdów

▼ B

ZAŁĄCZNIK IV:	Zgodność produkcji Przerwanie produkcji
---------------	--

▼ M2

ZAŁĄCZNIK V:	Rysunki 1–9
--------------	-------------

▼B*ZAŁĄCZNIK I***DEFINICJE**

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

1. *Oslona przeciwrozbryzgowa kół*

Oslona przeciwrozbryzgowa kół oznacza układ przeznaczony do zmniejszenia rozbryzgiwania wody wyrzucanej w górę przez koła pojazdu będącego w ruchu. Oslona przeciwrozbryzgowa kół składa się z różnego rodzaju błotników, fartuchów przeciwdeszczowych i falban wyposażonych w urządzenie przeciwrozbryzgowe kół.

2. *Błotnik*

„Błotnik” oznacza sztywną lub półsztywną część przeznaczoną do przechwytywania wody wyrzucanej w górę przez koła pojazdu będącego w ruchu oraz kierowania jej w stronę podłoża. Błotniki mogą w całości lub częściowo stanowić integralną część nadwozia pojazdu lub innych części pojazdu, takich jak dolny element platformy ładunkowej itd.

3. *Fartuch przeciwdeszczowy*

„Fartuch przeciwdeszczowy” oznacza elastyczną część przytwierdzoną pionowo za kołem do dolnego elementu podwozia, powierzchni ładunkowej lub do błotnika.

Fartuch przeciwdeszczowy musi także zmniejszać ryzyko podnoszenia z podłoża małych przedmiotów, szczególnie żwiru oraz odrzucania ich w tył i na boki w kierunku innych użytkowników drogi.

4. *Urządzenie przeciwrozbryzgowe kół*

„Urządzenie przeciwrozbryzgowe kół” oznacza część osłony przeciwrozbryzgowej kół, która może zawierać:

4.1. *Separator wody/powietrza*

Jest to część wchodząca w skład falbany i/lub fartucha przeciwdeszczowego, poprzez którą może przepływać powietrze, a która zmniejsza emisję rozbryzgiwanej wody.

4.2. *Pochłaniacz energii*

Jest to część wchodząca w skład błotnika i/lub falbany i/lub fartucha przeciwdeszczowego, która pochłania energię wody, zmniejszając w ten sposób strumień rozpylanej wody.

5. *Falbana zewnętrzna*

„Falbana zewnętrzna” oznacza część umieszczoną w przybliżeniu na płaszczyźnie pionowej, która jest równoległa do płaszczyzny wzdłużnej pojazdu. Może ona tworzyć część błotnika lub nadwozia pojazdu.

6. *Koła kierowane*

„Koła kierowane” oznaczają koła, które uruchamiane są przez układ kierowniczy pojazdu.

7. *Oś samokierująca*

„Oś samokierująca” oznacza oś obracaną dokoła centralnego punktu w taki sposób, że może ona zatoczyć poziomy łuk. Do celów niniejszej dyrektywy oś samokierująca „kierowania obrotowego” jest uważana za i traktowana jako oś wyposażona w koła kierowane.

8. *Koła samokierowane*

„Koła samokierowane” oznaczają koła nieuruchamiane przez urządzenie kierujące pojazdu, które mogą obracać się pod kątem nieprzekraczającym 20° dzięki tarcu wywieranemu przez podłoże.

▼M29. *Oś podnoszona*

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

10. *Pojazd bez ładunku*

▼ M2

„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 ⁽¹⁾.

11. *Bieżnik*

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

▼ B12. *Typ urządzenia przeciwrobryzgowego kół*

„Typ urządzenia przeciwrobryzgowego kół” oznacza urządzenia, które nie różnią się pod względem następujących zasadniczych cech:

- zasady fizycznej przyjętej w celu ograniczenia emisji (pochłanianie energii wody, separator powietrza/wody),
- materiałów,
- kształtu,
- wymiarów (w stopniu, w jakim mogą wpływać na zachowanie się materiału).

▼ M213. *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 przeciwrobryzgowych kół pojazdy kompletne, niekompletne lub skompletowane, które nie różnią się pod względem następujących cech:

- typ urządzenia przeciwrobryzgowego kół (zamontowanego w pojeździe),
- oznaczenie typu urządzenia przeciwrobryzgowego kół nadane przez producenta.

⁽¹⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

▼ B*ZAŁĄCZNIK II***WYMAGANIA DOTYCZĄCE HOMOLOGACJI EWG CZĘŚCI DLA URZĄDZEŃ PRZECIWOZBRYZGOWYCH KÓŁ****0. Wymagania ogólne**

- 0.1. Urządzenia przeciwzobryzgowo kół muszą być skonstruowane w taki sposób, aby działały prawidłowo podczas użytkowania na mokrej drodze. Ponadto nie mogą zawierać usterek konstrukcyjnych ani fabrycznych mających szkodliwy wpływ na ich sprawne funkcjonowanie lub zachowanie.

1. Wymagane badania

- 1.1. W zależności od ich fizycznej zasady działania urządzenia przeciwzobryzgowo kół poddawane są odpowiednim badaniom opisanym w dodatkach 1 i 2 i muszą osiągnąć wyniki wymagane w ppkt 4 tych dodatków.

▼ M2**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 przeciwzobryzgowo 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 uwzględnić 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 przeciwzobryzgowo 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 przeciwzobryzgowo kół.
- 3.4. Każde urządzenie przeciwzobryzgowo 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.

▼ **M2***Dodatek 1***Badania urządzeń przeciwozbryzgowych 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 $21 (\pm 3)$ °C.

3.3. Należy stosować dejonizowaną wodę.

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

4. *Procedura*

4.1. Umocować 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.

▼ **M2***Dodatek 2***Badanie urządzeń przeciwrobryzgowych 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 $21 (\pm 3) ^\circ\text{C}$.
- 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. Napełnić zbiornik rozpylacza $1 \pm 0,005$ litrem wody i umieścić go tak jak przedstawiono na diagramie.
- 4.2. Rozpylacz musi być ustawiony na następujące wartości:
 - ciśnienie (rozpylacza): $5 \text{ barów} + 10 \% / - 0 \%$
 - szybkość przepływu wody: $1 \text{ litr/minutę} \pm 5 \text{ sekund}$
 - rozpylanie: okrężne, o średnicy w przybliżeniu 50 ± 5 mm z odległości 200 ± 5 mm od próbki, dysza o średnicy $5 \pm 0,1$ 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.

▼M2*Dodatek 3***Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu WE części dla urządzeń przeciwzobryzgowych 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 przeciwzobryzgowego 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

▼ **M2**

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.

▼ M2

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.

▼ B*ZAŁĄCZNIK III***WYMAGANIA DOTYCZĄCE HOMOLOGACJI EWG POJAZDU****▼ M2****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 przeciwzbrozgowo 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 ⁽¹⁾ na wniosek producenta mogą być stosowane jako wymagania alternatywne do wymagań niniejszej dyrektywy.
- 0.2. Przewidziane w niniejszym załączniku wymagania dotyczące urządzeń przeciwzbrozgowo 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 przeciwzbrozgowo kół byłaby niezgodna z ich przeznaczeniem. Jeżeli jednak takie urządzenia są montowane w wyżej wymienionych pojazdach, muszą one odpowiadać wymaganiom niniejszej dyrektywy.

▼ B**WNIOSEK O PRYZNANIE HOMOLOGACJI TYPU EWG**

- 1.1. Wniosek o przyznanie homologacji typu EWG dla typu pojazdu w odniesieniu do wyposażenia w osłonę przeciwzbrozgową kół musi być przedłożony przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.
- 1.2. Do wniosku należy dołączyć następujące dokumenty w trzech egzemplarzach oraz następujące dane szczegółowe:
- 1.2.1. opis techniczny urządzenia przeciwzbrozgowo kół i jeden lub więcej dostatecznie szczegółowych rysunków w odpowiedniej skali w celu umożliwienia identyfikacji.
- 1.3. Służbie technicznej przeprowadzającej badania homologacyjne musi zostać dostarczony pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma zostać homologowany.

HOMOLOGACJA TYPU EWG

2. Do świadectwa homologacji EWG musi zostać dołączone świadectwo zgodne ze wzorem podanym w dodatku.

WYMAGANIA OGÓLNE**3. Osie****3.1. Osie unoszone**

Jeżeli pojazd wyposażony jest w jedną lub więcej osi unoszonych, osłona przeciwzbrozgowo kół musi obejmować wszystkie koła, kiedy oś jest opuszczona i koła, które mają kontakt z podłożem, kiedy oś jest uniesiona.

3.2. Osie samokierujące

Jeżeli pojazd wyposażony jest w oś samokierującą, układ przeciwzbrozgowo kół musi odpowiadać warunkom stosowanym do kół niekierowanych, jeżeli są osadzone na części obrotowej. Jeżeli nie są osadzone na tej części, muszą spełniać warunki stosowane do kół kierowanych.

▼ M2**4. Położenie falbany zewnętrznej**

odległość „c” między podłużną płaszczyzną styczną do zewnętrznej powierzchni opony, bez uwzględniania wybrzuszeń opony w pobliżu

⁽¹⁾ Dz.U. L 168 z 26.6.1978, s. 45.

▼ M2

podłoża, a wewnętrzną krawędzią falbany nie może przekraczać 100 mm (rysunki 1a i 1b w załączniku V).

▼ B**5. Stan pojazdu**

W celu sprawdzenia zgodności z niniejszą dyrektywą pojazd musi znajdować się w następującym stanie:

- a) nie może być z ładunkiem, a koła muszą być ustawione prosto;
- b) w przypadku naczep, powierzchnie ładunkowe muszą być poziome;
- c) opony muszą być napełnione powietrzem do normalnego ciśnienia.

6. Osłony przeciwrozbryzgowie kół

6.1. Osłona przeciwrozbryzgowa kół musi spełniać wymagania ustalone w pkt i ppkt 7–9.

6.2. Osłona przeciwrozbryzgowa kół dla kół niekierowanych lub kół samokierujących, które są przykryte podłogą nadwozia lub dolną częścią platformy ładunkowej, muszą spełniać wymagania ustalone w pkt i ppkt 7–9 lub w pkt 8.

WYMAGANIA SZCZEGÓLNE**7. Wymagania dotyczące pochłaniających energię osłon przeciwrozbryzgowych kół dla osi wyposażonych w koła kierowane, samokierujące lub niekierowane****7.1. Błotniki****▼ M2**

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 płaszczyznę 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.

▼ B

7.1.2. Przednia strona tylnej części błotnika musi być wyposażona w urządzenie przeciwrozbryzgowe zgodne z wymogami wymienionymi w dodatku 1 do załącznika II. Materiał ten musi pokrywać wnętrze błotnika do wysokości określonej przez linię prostą biegnącą od środka koła pod kątem przynajmniej 30° do poziomu (rysunek 3).

▼ M2

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 przeciwrozbryzgowie kół.

▼ B7.2. *Falbany zewnętrzne***▼ M2**

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:

- | | | |
|---|---|-------------------|
| <p>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)</p> | } | $R_v \leq 1,5 R$ |
| <p>b) Osie wyposażone w koła niekierowane:
 Od przedniej krawędzi (nachylenie C)
 Do tylnej krawędzi (nachylenie A)</p> | } | $R_v \leq 1,25 R$ |

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 przeciwrozbrzygowej kół. (rysunek 4 w załączniku V).

7.2.3. Odległość między najwyższym i najniższym punktem osłony przeciwrozbrzygowej 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.

▼ B

7.2.4. Nie są dozwolone żadne otwory w falbanach zewnętrznych lub między falbanami zewnętrznymi a innymi częściami błotnika umożliwiające pojawienie się mgły wodnej w czasie gdy pojazd znajduje się w ruchu.

▼ M2

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 przeciwrozbrzygowych 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.

▼ M2

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

▼ B

7.3. *Fartuchy przeciwdeszczowe*

▼ M2

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.

▼ B

7.3.2. Ukierunkowanie fartucha przeciwdeszczowego musi być zasadniczo pionowe.

▼ M2

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, Rv, 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.

▼ B

7.3.4. Fartuch przeciwdeszczowy nie może znajdować się w odległości większej niż 300 mm od końcowej krawędzi opony, mierząc w poziomie.

7.3.5. W przypadku zestawów wieloosiowych, w których odległość „d” między oponami na sąsiadujących osiach jest mniejsza niż 250 mm, jedynie tylny zestaw kół musi być wyposażony w fartuchy przeciwdeszczowe. Fartuch przeciwdeszczowy musi znajdować się za każdym kołem, jeżeli odległość „d” między oponami na sąsiadujących osiach wynosi co najmniej 250 mm ► **M2** (rysunku 4 w załączniku V) ◀.

7.3.6. Fartuchy przeciwdeszczowe nie mogą odchyłać się w tył więcej niż 100 mm pod naciskiem siły 3 N na 100 mm szerokości fartucha przeciwdeszczowego przyłożonej w punkcie umieszczonym 50 mm powyżej dolnej krawędzi fartuchów przeciwdeszczowych.

7.3.7. Całość przedniej części fartucha przeciwdeszczowego o minimalnych wymaganych wymiarach musi być wyposażona w urządzenie przeciwrozbrzygowe, które spełnia wymogi wymienione w dodatku I załącznika II.

7.3.8. Między dolnym tylnym krańcem błotnika a fartuchem przeciwdeszczowym nie są dozwolone żadne otwory umożliwiające pojawianie się mgły wodnej.

7.3.9. Jeżeli urządzenie przeciwrozbrzygowe odpowiada wymaganiom dotyczącym fartuchów przeciwdeszczowych (ppkt 7.3.), nie wymaga się żadnych dodatkowych fartuchów przeciwdeszczowych.

8. **Wymagania odnoszące się do osłon przeciwrozbrzygowych kół wyposażonych w pochłaniające energię urządzenia przeciwrozbrzygowe kół dla niektórych osi, które są wyposażone w koła niekierowane lub samokierujące (patrz ppkt 6.2)**

8.1. *Błotniki*

8.1.1. Błotniki muszą pokrywać przestrzeń bezpośrednio nad oponą lub oponami. Ich przednie i tylne krańce muszą rozciągać się przynajmniej do poziomej płaszczyzny stycznej do tylnego krańca opony lub opon (rysunek 5). Tylny kraniec może jednak zostać zastąpiony przez fartuch przeciwdeszczowy, w którym to przypadku musi się on rozciągać do górnej części błotnika (lub części równoważnej).

▼B

8.1.2. Całość wewnętrznej tylnej części błotnika musi być wyposażona w urządzenie przeciwrozbryzgowo, które spełnia wymogi wymienione w dodatku I załącznika II.

8.2. *Falbany zewnętrzne*

8.2.1. W przypadku osi pojedynczych lub zestawów wieloosiowych, w których odległość między sąsiednimi oponami wynosi co najmniej 250 mm, falbana zewnętrzna musi pokryć powierzchnię rozciągającą się od dolnej do górnej krawędzi opony lub opon i leżącą między pionową płaszczyzną utworzoną przez styczną do przodu opony i błotnika lub fartucha przeciwdeszczowego umieszczonego za kołem lub kołami (rysunek 5b).

W przypadku zestawów wieloosiowych falbana zewnętrzna musi być umieszczona za każdym kołem.

8.2.2. Między falbaną zewnętrzną a wewnętrzną częścią błotnika nie są dozwolone żadne otwory umożliwiające pojawianie się mgły wodnej.

8.2.3. Jeżeli fartuchy przeciwdeszczowe nie są zainstalowane za każdym kołem (patrz ppkt 7.3.5.) falbana zewnętrzna musi przebiegać nieprzerwanie między zewnętrzną krawędzią fartucha przeciwdeszczowego i pionową płaszczyzną styczną do punktu najdalej położonego od przodu opony pierwszej osi (rysunek 5a).

8.2.4. Całość wewnętrznej powierzchni falbany zewnętrznej, której wysokość nie może być mniejsza niż 100 mm, musi być wyposażona w pochłaniające energię urządzenie przeciwrozbryzgowo odpowiadające wymaganiom załącznika II.

8.3. *Fartuchy przeciwdeszczowe*

Fartuchy przeciwdeszczowe muszą rozciągać się do dolnej części błotnika i odpowiadać ppkt 7.3.1.–7.3.9.

9. **Wymagania dotyczące osłon przeciwrozbryzgowych kół wyposażonych w oddzielające powietrze/wodę urządzenia przeciwrozbryzgowo kół dla osi z kołami kierowanymi lub niekierowanymi**

9.1. *Błotniki*

9.1.1. Błotniki muszą odpowiadać wymaganiom ppkt 7.1.1. lit. c).

9.1.2. Błotniki do osi pojedynczych lub zestawów wieloosiowych, w których odległość między oponami na sąsiadujących osiach przekracza 300 mm, muszą także odpowiadać wymaganiom ppkt 7.1.1. lit. a).

9.1.3. W przypadku zestawów wieloosiowych, w których odległość między oponami na sąsiadujących osiach nie przekracza 300 mm, błotniki muszą być także zgodne ze wzorem pokazanym na rysunku 7.

9.2. *Falbany zewnętrzne*

9.2.1. Dolne krawędzie falban zewnętrznych muszą być wyposażone w oddzielające powietrze/wodę urządzenia przeciwrozbryzgowo kół odpowiadające wymaganiom załącznika II.

9.2.2. W przypadku osi pojedynczych lub zestawów wieloosiowych, w których odległość między oponami sąsiadujących osi przekracza 300 mm, dolna krawędź urządzenia przeciwrozbryzgowo kół zainstalowanego do falbany zewnętrznej musi mieć następujące maksymalne wymiary i promienie, mierzone od środka koła (rysunki 6 i 7):

- | | | |
|--|---|-------------------|
| <p>a) osie wyposażone w koła kierowane lub koła samokierujące:</p> <p style="padding-left: 20px;">od przedniej krawędzi (w stronę przodu pojazdu) (nachylenie C przy 30°)</p> <p style="padding-left: 20px;">od tylnej krawędzi (w stronę tyłu pojazdu) (nachylenie A przy 100 mm)</p> | } | $R_v \leq 1,05 R$ |
|--|---|-------------------|

▼ B

- b) Osie wyposażone w koła niekierowane:
- od przedniej krawędzi (w stronę przodu pojazdu) (nachylenie C przy 20°)
 - od tylnej krawędzi (w stronę tyłu pojazdu) (nachylenie A przy 100 mm)
- } $R_v \leq 1,00 R$

gdzie R = promień opony zainstalowanej do pojazdu;

R_v = odległość kątowna dolnej krawędzi fałbany zewnętrznej od środka koła.

- 9.2.3. W przypadku osi pojedynczych lub zestawów wieloosiowych, w których odległość między oponami sąsiadujących osi nie przekracza 300 mm, fałbany zewnętrzne umieszczone w przestrzeniach między osiami muszą być usytuowane w sposób wyszczególniony w ppkt 9.1.3. oraz rozciągać się w dół w taki sposób, aby znajdować się co najmniej 100 mm ponad poziomą linią prostą przechodzącą przez środek kół.
- 9.2.4. Głębokość fałbany zewnętrznej nie może być mniejsza niż 45 mm we wszystkich punktach poza pionową linią przechodzącą przez środek koła. Głębokość fałbany może być stopniowo zmniejszona w przedniej części tej linii.
- 9.2.5. Nie są dozwolone żadne otwory w fałbanach zewnętrznych lub między fałbanami zewnętrznymi a innymi częściami błotnika umożliwiające pojawienie się mgły wodnej w czasie gdy pojazd znajduje się w ruchu.

9.3. *Fartuchy przeciwdeszczowe*

9.3.1. *Fartuchy przeciwdeszczowe* muszą:

- a) spełniać wymagania ppkt 7.3. (rysunek 3); lub
- b) spełniać wymagania ppkt 7.3.1., 7.3.2., 7.3.5., 7.3.8. i 9.3.2. (rysunek 6).

9.3.2. Urządzenie przeciwobryzgowe kół spełniające wymagania wymienione w dodatku 2 załącznika II musi być zainstalowane do fartuchów przeciwdeszczowych, określony w ppkt 9.3.1. lit. b), przynajmniej wzdłuż krawędzi.

▼ M2

9.3.2.1. Dolna krawędź urządzenia przeciwobryzgowego 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.

▼ B

9.3.2.2. Urządzenie przeciwobryzgowe musi mieć głębokość co najmniej na 100 mm.

9.3.2.3. Oprócz dolnej części zawierającej urządzenie przeciwobryzgowe, fartuch przeciwdeszczowy, określony w ppkt 9.3.1. lit. b), nie może odchyłać się w tył więcej niż 100 mm pod naciskiem siły 3 N na 100 mm jego szerokości zmierzonej na styku fartucha przeciwdeszczowego i urządzenia przeciwobryzgowego w pozycji roboczej, przyłożonej w punkcie umieszczonym 50 mm powyżej dolnej krawędzi fartucha przeciwdeszczowego.

▼ B

- 9.3.3. Fartuch przeciwdeszczowy nie może znajdować się w odległości większej niż 200 mm od końcowej krawędzi opony, mierząc w poziomie.

▼ M2

10. **W przypadku zestawów wieloosiowych osłona przeciwrobryzgowa kół jednej osi, która nie jest osią tylną, nie musi obejmować całej szerokości bieżnika opony, jeżeli lokalnie istnieje możliwość wystąpienia tarcia między osłoną przeciwrobryzgową kół a strukturą osi, zawieszeniem lub podwoziem.**
-

▼ M2

Dodatek I

DOKUMENT INFORMACYJNY NR ... DOTYCZĄCY HOMOLOGACJI TYPU WE POJAZDU W ODNIESIENIU DO WYPOSAŻENIA W OSŁONĘ PRZECIWOZBRYZGOWE KÓŁ (DYREKTYWA W 91/226/EWG, OSTATNIO ZMIENIONA DYREKTYWĄ 2010/19/UE) ⁽¹⁾

(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(-a)):

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) ⁽¹⁾:

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 przeciwobryzgowa kół

9.20.0. Występowanie: tak/nie/częściowo ⁽¹⁾

⁽¹⁾ 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.

▼ M2

- 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(-a):

Data, sprawa

▼ **M2**

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.

▼ M2

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 przeciwozbrzygowych kół (typ, krótki opis, znak towarowy lub nazwa handlowa, numer(-y) homologacji części):
5. Ewentualne uwagi:



ZAŁĄCZNIK IV
ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
PRZERWANIE PRODUKCJI

1. Zgodność produkcji

- 1.1. Każde urządzenie przeciwrozbryzowe kół noszące znak homologacji EWG części musi być zgodne z typem, który został homologowany. Władze wydające znak homologacji EWG części przechowują jedną próbkę, która razem ze świadectwem homologacji EWG części może zostać użyta w celu ustalenia, czy wprowadzone do obrotu urządzenia mające znak homologacji EWG części spełniają właściwe wymagania.
- 1.2. Typ urządzenia jest określony przez wzór i dokumenty opisowe dołączone w czasie składania wniosku o homologację EWG części. Urządzenia, których charakterystyki są identyczne z charakterystyką urządzenia wzorcowego i których inne części nie różnią się od części urządzenia wzorcowego, oprócz wariantów niewpływających na właściwości, określone w niniejszym załączniku, mogą być uważane za należące do tego samego typu.
- 1.3. Producent przeprowadza rutynowe kontrole w celu zapewnienia zgodności produkcji typu, który został homologowany.

W tym celu producent musi:

- posiadać odpowiednie laboratorium, dostatecznie wyposażone do przeprowadzenia podstawowych badań, lub
- przeprowadzić badania zgodności produkcji w zatwierdzonym laboratorium.

Wyniki kontroli zgodności produkcji pozostają przez co najmniej rok do wglądu właściwych władz w celu przeprowadzenia kontroli.

- 1.4. Właściwe władze mogą przeprowadzać także kontrole na miejscu.
- 1.5. Zgodność produkcji z typem urządzenia, które zostało homologowane musi zostać sprawdzona zgodnie z warunkami i metodami przewidzianymi w załączniku II.

Na wniosek władz, które przyznały homologację części, producent dostarcza urządzenia poprzednio homologowanego typu do celów badań lub kontroli zgodności.

- 1.6. Urządzenia uznaje się za zgodne, jeśli 9 na 10 wybranych losowo próbek spełnia wymagania części 4 załącznika II, dodatki 1 i 2.
- 1.7. Jeśli warunek wymieniony w ppkt 1.6. nie jest spełniony, następnych 10 próbek wybranych losowo musi zostać poddanych badaniom.

Średnia wszystkich pomiarów musi być zgodna z wymaganiami pkt 4 załącznika II, dodatki 1 i 2, żaden zaś z pomiarów jednostkowych nie może być niższy niż 95 % określonej tam wartości.

2. Przerwanie produkcji

Posiadacz homologacji EWG części przerywający produkcję musi o tym fakcie bezzwłocznie poinformować właściwe władze.

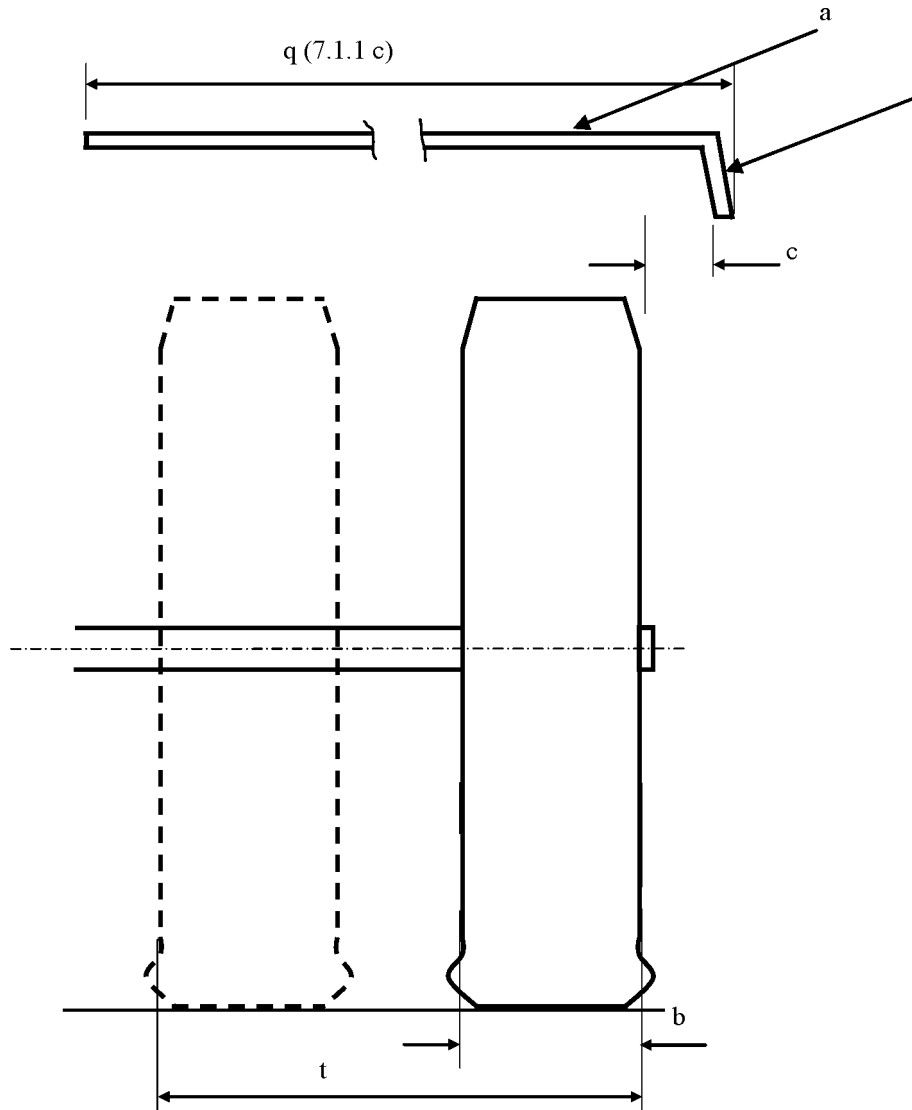
▼ M2

ZAŁĄCZNIK V

RYSUNKI

Rysunek 1a

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



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

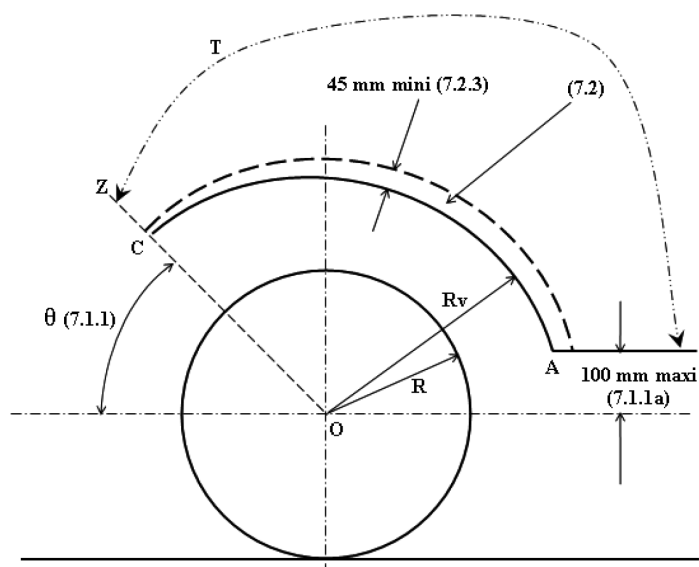
Rysunek 1b

Przykład pomiaru falbany zewnętrznej



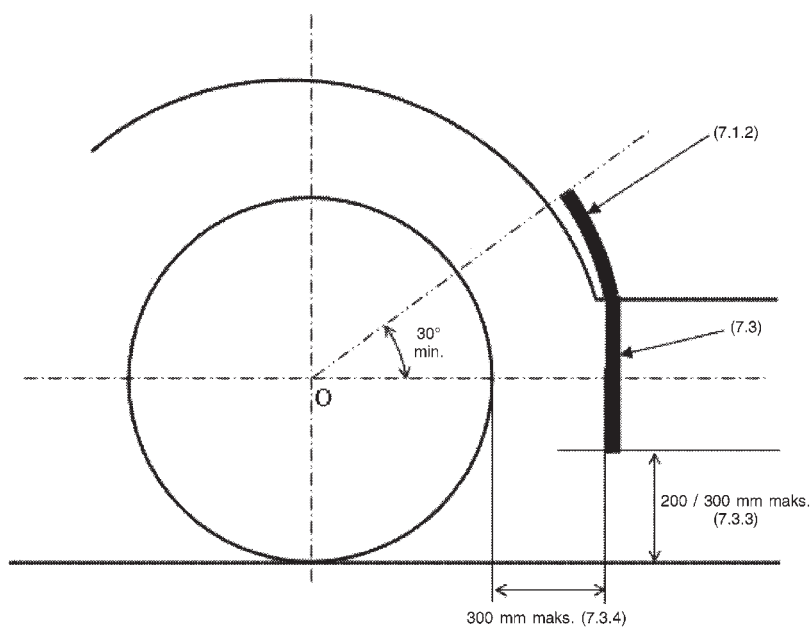
▼ **M2**

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

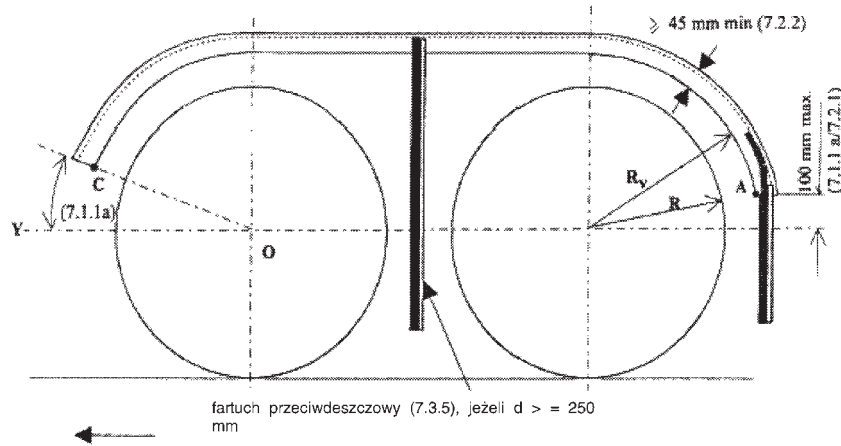
Położenie błotnika i fartucha przeciwdeszczowego

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

▼ M2

Rysunek 4

Schemat przedstawiający zespół osłony przeciwbryzowej kół (błotnik, fartuch przeciwdeszczowy, falbanę zewnętrzną) zawierający urządzenia przeciwbryzowe kół (pochłaniacze energii) dla zestawu wieloosiowego

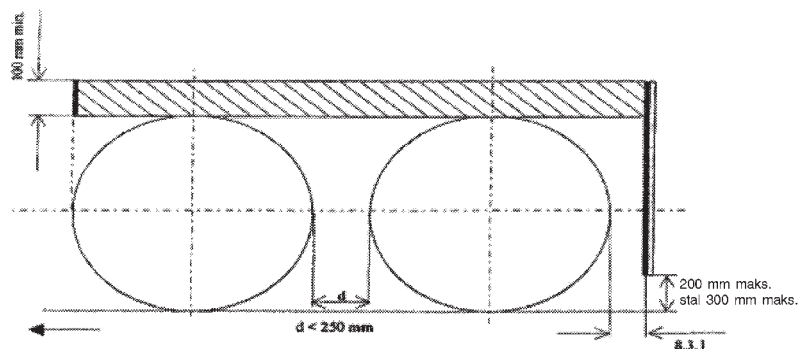


▼ M2

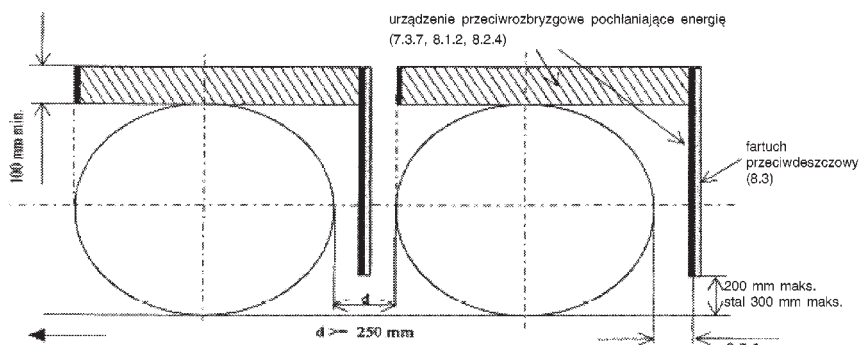
Rysunek 5

Schemat przedstawiający zespół osłony przeciwozobryzowej kół zawierającej urządzenia przeciwozobryzowe 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

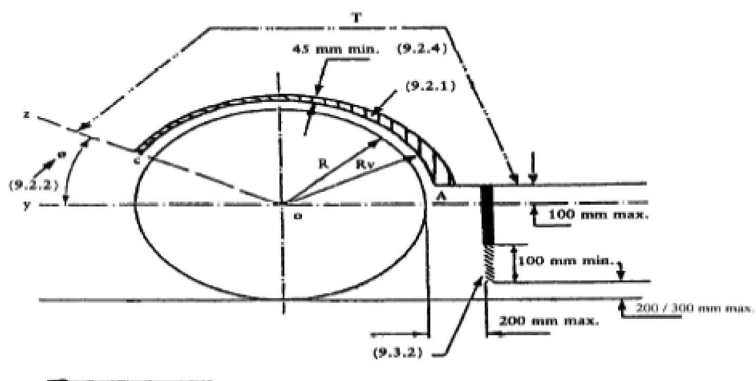


- b) osie pojedyncze lub zestaw wieloosiowy, w którym odległość między oponami nie jest mniejsza niż 250 mm

▼ M2

Rysunek 6

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

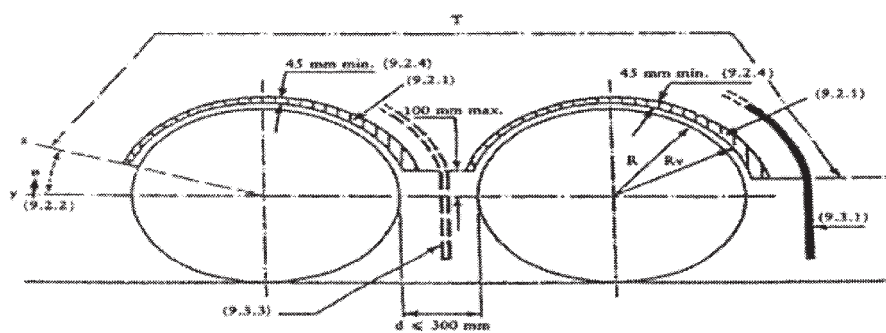


Uwaga:

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

Rysunek 7

Schemat przedstawiający zespół osłony przeciwozobryzowej kół zawierającej urządzenia przeciwozobryzowe 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:

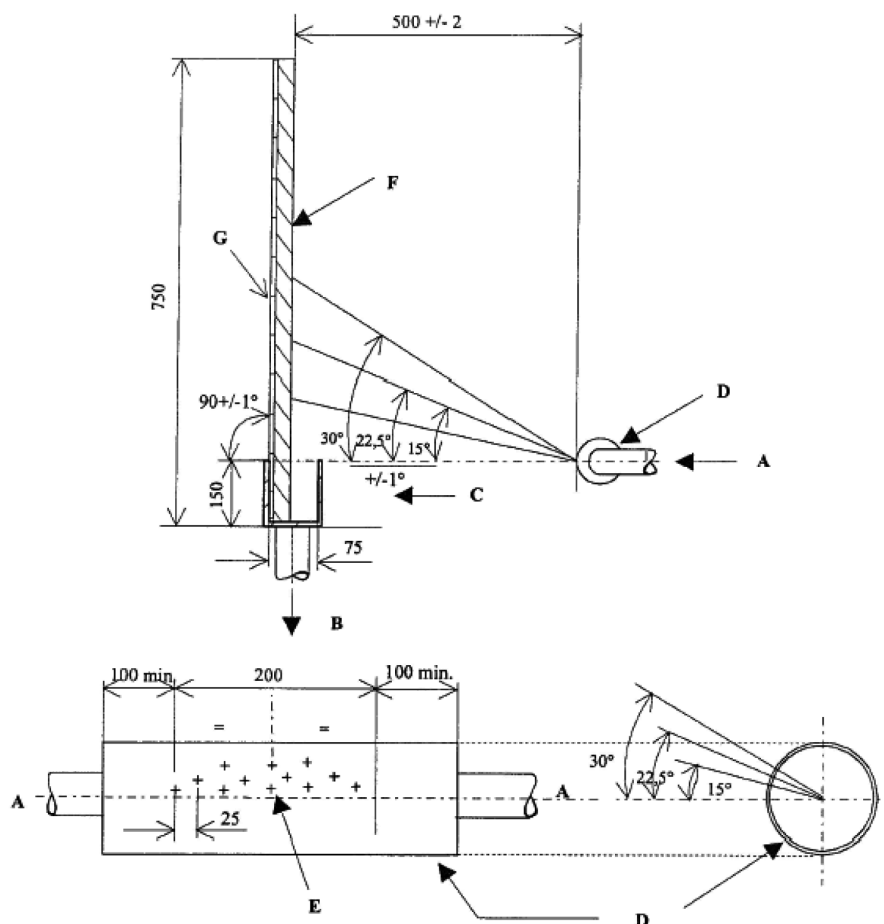
1. Numery odnoszą się do właściwych podpunktów w załączniku III.
2. T: rozpiętość błotnika.

▼ M2

Rysunek 8

Zestaw do przeprowadzania badań dla pochłaniających energię urządzeń przeciwzobryzgowych 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 Ra 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.

▼ M2

Rysunek 9

Zestaw do przeprowadzania badań dla oddzielających powietrze/wodę urządzeń przeciwzobryzgowych kół

(załącznik II dodatek 2)

