

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2009/78/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 13 iulie 2009

privind suportii articulați pentru autovehiculele cu două roți

(versiune codificată)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 95,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 93/31/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind suportii articulați pentru autovehiculele cu două roți ⁽³⁾ a fost modificată în mod substanțial ⁽⁴⁾. Este necesar, din motive de claritate și de raționalizare, să se codifice directiva menționată.
- (2) Directiva 93/31/CEE este una dintre directivele speciale în legătură cu procedura de omologare CE de tip prevăzută de Directiva 92/61/CEE a Consiliului din 30 iunie 1992 privind omologarea de tip a autovehiculelor cu două sau trei roți, astfel cum a fost înlocuită prin Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea de tip a autovehiculelor cu două sau trei roți ⁽⁵⁾ și stabilește caracteristici tehnice privind designul și construcția autovehiculelor cu două roți în ceea ce privește suportii articulați ai acestora. Aceste cerințe tehnice vizează apropierea legislațiilor statelor membre pentru a permite aplicarea, pentru fiecare tip de vehicul, a procedurii de omologare CE de tip prevăzută de Directiva 2002/24/CE. Prin urmare, dispozițiile Directivei 2002/24/CE privind sistemele de vehicule cu două sau trei roți, componentele și unitățile lor tehnice separate se aplică prezentei directive.

- (3) Deoarece obiectivul prezentei directive, respectiv acordarea unei omologări CE de tip pe componente pentru suportii articulați pentru un tip de autovehicul cu două roți, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului respectiv.
- (4) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul național și de aplicare a directivelor menționate în anexa II partea B,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Prezenta directivă se aplică suportilor articulați pentru toate tipurile de autovehicule cu două roți menționate la articolul 1 din Directiva 2002/24/CE.

Articolul 2

Procedura pentru acordarea omologării de tip pe componente cu privire la suportii articulați pentru un tip de autovehicul cu două roți și dispozițiile care reglementează libera circulație a acestor vehicule sunt cele stabilite în capitolele II și III din Directiva 2002/24/CE.

Articolul 3

Modificările necesare pentru adaptarea la progresul tehnic a cerințelor din anexa I la prezenta directivă se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 18 alineatul (2) din Directiva 2002/24/CE.

Articolul 4

- (1) Statele membre nu pot, din motive legate de suportii articulați:

- să refuze acordarea omologării CE de tip pentru un tip de autovehicul cu două roți; sau
- să interzică înmatricularea, vânzarea sau punerea în funcțiune a autovehiculelor cu două roți,

⁽¹⁾ JO C 234, 30.9.2003, p. 20.

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 25 septembrie 2007 (JO C 219 E, 28.8.2008, p. 66) și Decizia Consiliului din 7 iulie 2009.

⁽³⁾ JO L 188, 29.7.1993, p. 19.

⁽⁴⁾ A se vedea anexa II partea A.

⁽⁵⁾ JO L 124, 9.5.2002, p. 1.

dacă suportii articulați ai vehiculelor respective respectă cerințele prezentei directive.

(2) Statele membre refuză să acorde omologarea CE de tip pentru orice nou tip de autovehicul cu două roți din motive legate de suportii articulați, dacă nu sunt îndeplinite cerințele prezentei directive.

(3) Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 5

Directiva 93/31/CEE, astfel cum a fost modificată prin directiva menționată în anexa II partea A, se abrogă, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul național și de aplicare a directivelor menționate în anexa II partea B.

Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa III.

Articolul 6

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

Se aplică de la 1 ianuarie 2010.

Articolul 7

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 13 iulie 2009.

Pentru Parlamentul European

Președintele

H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu

Președintele

E. ERLANDSSON

ANEXA I

1. DEFINIȚII

În înțelesul prezentei directive:

- 1.1. „suport articulat” înseamnă un dispozitiv care este ferm atașat la vehicul și poate menține vehiculul în poziția de staționare verticală (sau aproape verticală), când este lăsat nesupravegheat de către conducătorul său;
- 1.2. „suport articulat lateral” înseamnă un suport care, atunci când este desfăcut sau pivotat în poziție deschisă, susține vehiculul doar pe o parte, lăsând ambele roți în contact cu suprafața de sprijin;
- 1.3. „suport articulat central” înseamnă un suport care, atunci când este pivotat în poziție deschisă, susține vehiculul, oferind una sau mai multe zone de contact între vehicul și suprafața de sprijin, pe orice parte a planului longitudinal median al vehiculului;
- 1.4. „înclinare transversală (it) ” înseamnă panta, exprimată în procente, a suprafeței de contact, intersecția planului longitudinal median al vehiculului cu suprafața de sprijin fiind perpendiculară pe linia de pantă maximă (figura 1);
- 1.5. „înclinare longitudinală (il) ” înseamnă panta, exprimată în procente, a suprafeței efective de sprijin, planul longitudinal median al vehiculului fiind paralel cu linia de pantă maximă (figura 2);
- 1.6. „planul longitudinal median al vehiculului” înseamnă planul longitudinal de simetrie al roții din spate a vehiculului.

2. CERINȚE GENERALE

- 2.1. Toate vehiculele pe două roți sunt dotate cu cel puțin un suport articulat pentru a le menține stabilitatea în timpul staționării (de exemplu, când sunt parcate), dar când nu sunt ținute într-o poziție statică de către o persoană sau prin mijloace externe. Vehiculele cu roți jumelate nu necesită dotarea cu suport articulat, dar trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute la punctul 6.2.2 când sunt în poziție de staționare (frâna de staționare acționată).
- 2.2. Suportul articulat trebuie să fie de tip lateral sau central ori de ambele tipuri.
- 2.3. În cazul în care suportul articulat pivotază spre partea inferioară a vehiculului sau sub acesta, marginea (marginile) exterioară (exterioare) a(le) suportului trebuie să pivoteze spre spatele vehiculului pentru a ajunge în poziția închis sau de mers.

3. CERINȚE SPECIFICE

3.1. **Suporți articulați laterali**

3.1.1. Suportii articulați laterali trebuie:

- 3.1.1.1. să poată susține vehiculul astfel încât să confere stabilitate laterală, fie că vehiculul este pe o suprafață de sprijin orizontală, fie pe o pantă, pentru a împiedica înclinarea sa prea mare înainte (și astfel rotirea sa în jurul punctului de sprijin oferit de suportul lateral) sau mutarea prea ușoară în poziția verticală și peste această poziție (și astfel răsturnarea pe partea opusă suportului lateral);
- 3.1.1.2. să poată susține vehiculul astfel încât să îi mențină stabilitatea atunci când vehiculul staționează pe o pantă, în conformitate cu punctul 6.2.2;
- 3.1.1.3. să poată pivota automat înapoi în poziția închis sau de mers:
 - 3.1.1.3.1. când vehiculul revine la poziția normală (verticală) de condus;

sau

- 3.1.1.3.2. când vehiculul se mișcă înainte, ca rezultat al acțiunii deliberate a conducătorului, după primul contact al suportului lateral cu pământul;

3.1.1.4. fără a obstrucționa prevederile formulate la punctul 3.1.1.3, să fie proiectate și construite astfel încât să nu se închidă automat dacă unghiul de înclinație este modificat pe neașteptate (de exemplu, dacă vehiculul este împins ușor de o a treia persoană sau de o rafală de vânt care apare la trecerea unui vehicul);

3.1.1.4.1. când se află în poziția deschis sau de staționare;

3.1.1.4.2. vehiculul fiind înclinat pentru a aduce extremitatea exterioară a suportului lateral în contact cu pământul;

și

3.1.1.4.3. vehiculul fiind lăsat nesupravegheat în poziția sa de staționare.

3.1.2. Cerințele formulate la punctul 3.1.1.3 nu se aplică dacă vehiculul este proiectat astfel încât nu poate fi propulsat de motorul său când suportul lateral este în poziția deschis.

3.2. Suportii articulați centrali

3.2.1. Suportii articulați centrali trebuie:

3.2.1.1. să poată susține vehiculul, fie cu o roată, fie cu ambele roți în contact cu suprafața de sprijin sau fără ca nici o roată să fie în contact cu suprafața de sprijin, astfel încât să ofere stabilitate aceluia vehicul:

3.2.1.1.1. pe o suprafață de sprijin orizontală;

3.2.1.1.2. într-o poziție înclinată;

3.2.1.1.3. pe o pantă, în conformitate cu punctul 6.2.2;

3.2.1.2. să se poată plia spre spate automat în poziția închis sau de mers:

3.2.1.2.1. când vehiculul se deplasează înainte, astfel încât ajunge să ridice suportul central de pe suprafața de sprijin.

3.2.2. Cerințele formulate la punctul 3.2.1.2 nu se aplică dacă vehiculul este proiectat astfel încât nu poate fi propulsat de motorul său când suportul central este în poziția deschis.

4. ALTE CERINȚE

4.1. În plus, vehiculele pot fi dotate cu un dispozitiv de semnalizare care este clar vizibil pentru conducător când acesta este așezat în poziția de condus și care, atunci când se pornește aprinderea, se aprinde și rămâne așa până când suportul ajunge în poziția închis sau de mers.

4.2. Toți suportii articulați sunt dotați cu un sistem de reținere care le menține în poziția închis sau de mers. Sistemul poate fi format din:

— două dispozitive independente, cum ar fi două arcuri separate sau un arc și un dispozitiv de reținere, cum ar fi un colier;

sau

— un singur dispozitiv care trebuie să poată funcționa fără să se defecteze timp de cel puțin

— 10 000 de cicluri de funcționare normală, dacă vehiculul a fost dotat cu doi suportii;

sau

— 15 000 de cicluri de funcționare normală, dacă vehiculul este dotat cu un singur suport.

5. ÎNCERCĂRI DE STABILITATE

- 5.1. Încercările următoare trebuie efectuate pentru a determina capacitatea de menținere a vehiculului într-o stare de stabilitate, astfel cum se precizează la punctele 3 și 4:

5.2. Starea vehiculului

- 5.2.1. Vehiculul trebuie prezentat cu masa sa în ordine de mers.
- 5.2.2. Anvelopele trebuie umflate la o presiune recomandată de producătorul autovehiculului pentru starea respectivă.
- 5.2.3. Transmisia trebuie să fie în poziția neutră sau, în cazul unei transmisii automate, în poziția „de staționare”, unde aceasta există.
- 5.2.4. Dacă vehiculul este dotat cu o frână de staționare, aceasta trebuie acționată.
- 5.2.5. Direcția este în poziție de blocare. Dacă direcția se poate bloca atunci când este întoarsă spre stânga sau spre dreapta, încercările trebuie efectuate pentru ambele poziții.

5.3. Pista de probă

- 5.3.1. Pentru încercările menționate la punctul 6.1 se poate utiliza o pistă plană, orizontală, cu o suprafață dură, uscată, fără fire de nisip.

5.4. Echipamentul de încercare

- 5.4.1. Pentru încercările menționate la punctul 6.2 trebuie să se utilizeze o platformă de staționare.
- 5.4.2. Platforma de staționare trebuie să aibă o suprafață rigidă, plată, dreptunghiulară, care să poată susține vehiculul fără a se îndoi de o manieră perceptibilă.
- 5.4.3. Suprafața platformei de staționare trebuie să aibă suficiente proprietăți antiderapante pentru a împiedica alunecarea vehiculului de-a lungul suprafeței de sprijin în timpul încercărilor de înclinare sau pantă.
- 5.4.4. Platforma de staționare este proiectată astfel încât să poată prelua cel puțin înclinarea transversală (ît) și înclinarea longitudinală (îl) prevăzute la punctul 6.2.2.

6. PROCEDURI DE ÎNCERCARE

6.1. Stabilitate pe o suprafață de sprijin (încercare pentru punctul 3.1.1.4)

- 6.1.1. Cu vehiculul aflat pe pista de probă, suportul articulat lateral este deschis sau fixat în poziția de staționare, iar vehiculul este fixat în poziția de sprijin pe acest suport.
- 6.1.2. Vehiculul este mișcat pentru a mări cu trei grade unghiul format de planul longitudinal median și suprafața de sprijin (mișcând vehiculul spre poziția verticală).
- 6.1.3. Această mișcare nu trebuie să determine revenirea automată a suportului lateral în poziția închis sau de mers.

6.2. **Stabilitatea pe o suprafață înclinată** (încercări asociate cu punctele 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2, 3.2.1.1.3)

6.2.1. Vehiculul este amplasat pe platforma de staționare cu suportul articulat lateral și, separat, cu suportul articulat central în poziția deschis sau de staționare, iar apoi vehiculul este lăsat să se sprijine pe suport.

6.2.2. Se dă platformei de staționare înclinarea transversală minimă (ît) și apoi, separat, înclinarea longitudinală minimă (îl), conform următorului tabel:

Înclinare	Suport lateral		Suport central	
	Motoretă	Motocicletă	Motoretă	Motocicletă
ît (la stânga și la dreapta)	5 %	6 %	6 %	8 %
îl în aval	5 %	6 %	6 %	8 %
îl în amonte	6 %	8 %	12 %	14 %

A se vedea figurile 1a, 1b și 2.

6.2.3. Când un vehicul pe o platformă de staționare înclinată se sprijină pe suportul articulat central și pe o singură roată și când poate fi menținut în acea poziție cu suportul central și fie roata din față, fie roata din spate în contact cu suprafața de sprijin, încercările descrise mai sus trebuie să se desfășoare doar cu vehiculul sprijinit pe suportul central și pe roata din spate, cu condiția să fie îndeplinite celelalte cerințe prevăzute la acest punct.

6.2.4. Vehiculul trebuie să rămână stabil când platforma de staționare este înclinată la fiecare dintre pantele prevăzute, iar condițiile de mai sus sunt îndeplinite corespunzător.

6.2.5. În mod alternativ, platforma de staționare poate fi înclinată la pantele prevăzute înainte ca vehiculul să fie fixat în poziție.

Figura 1a

Înclinare transversală

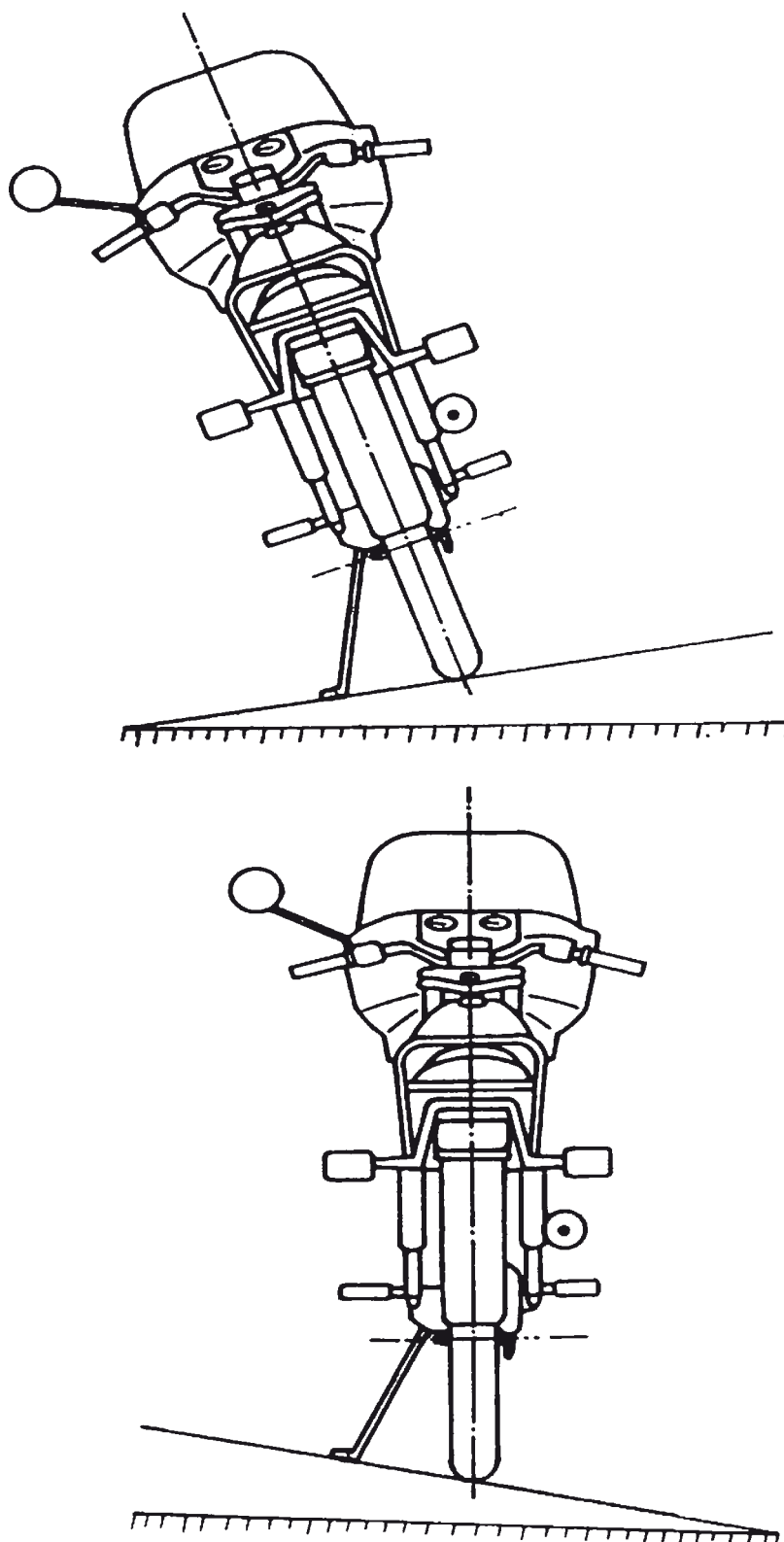


Figura 1b

Înclinare transversală

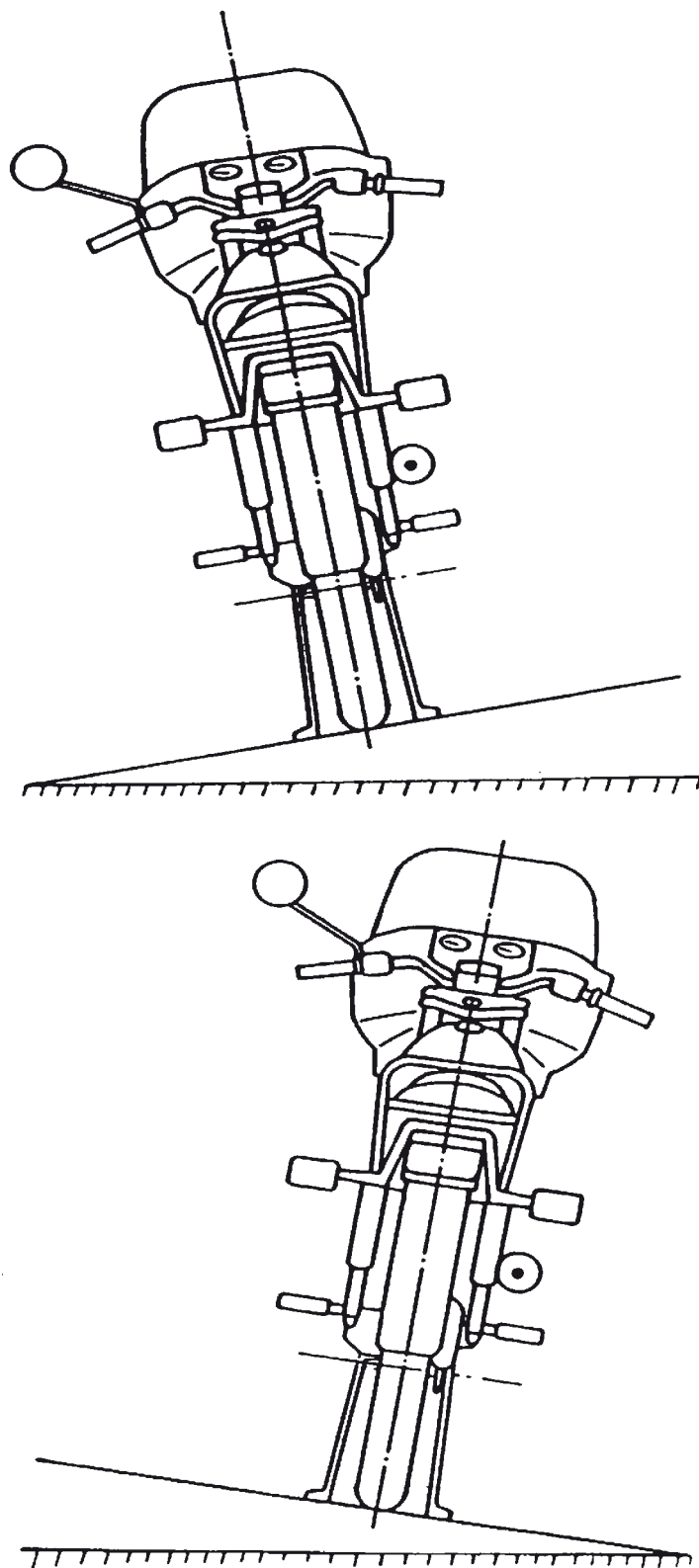
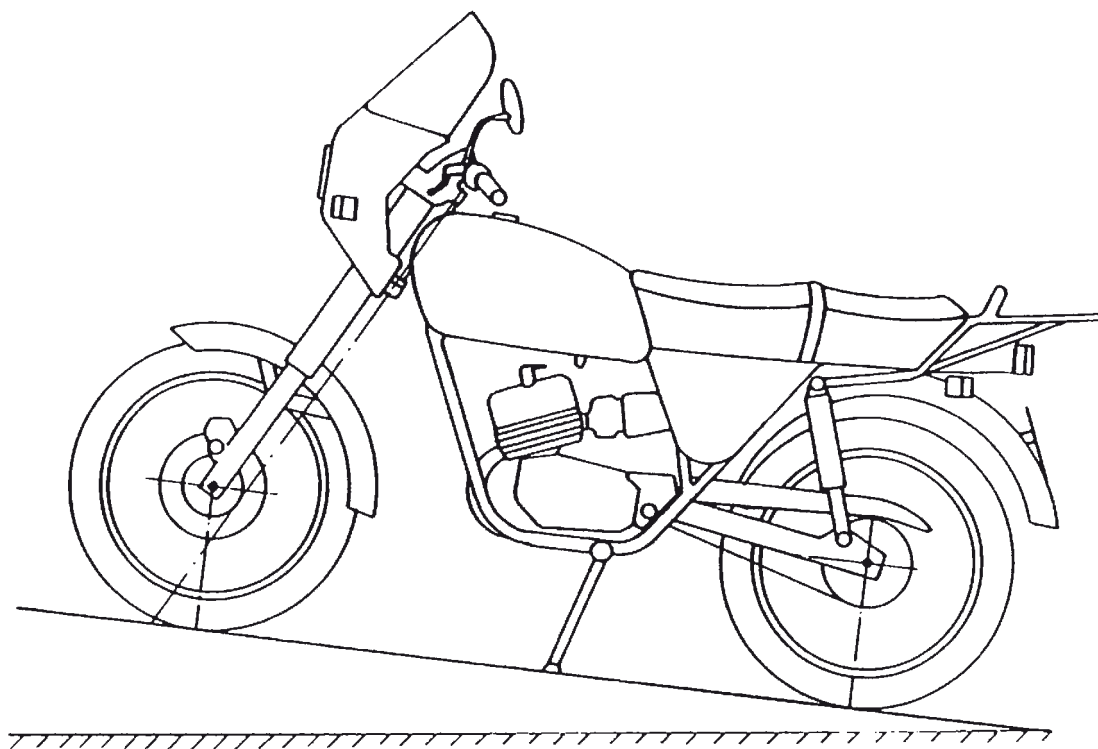
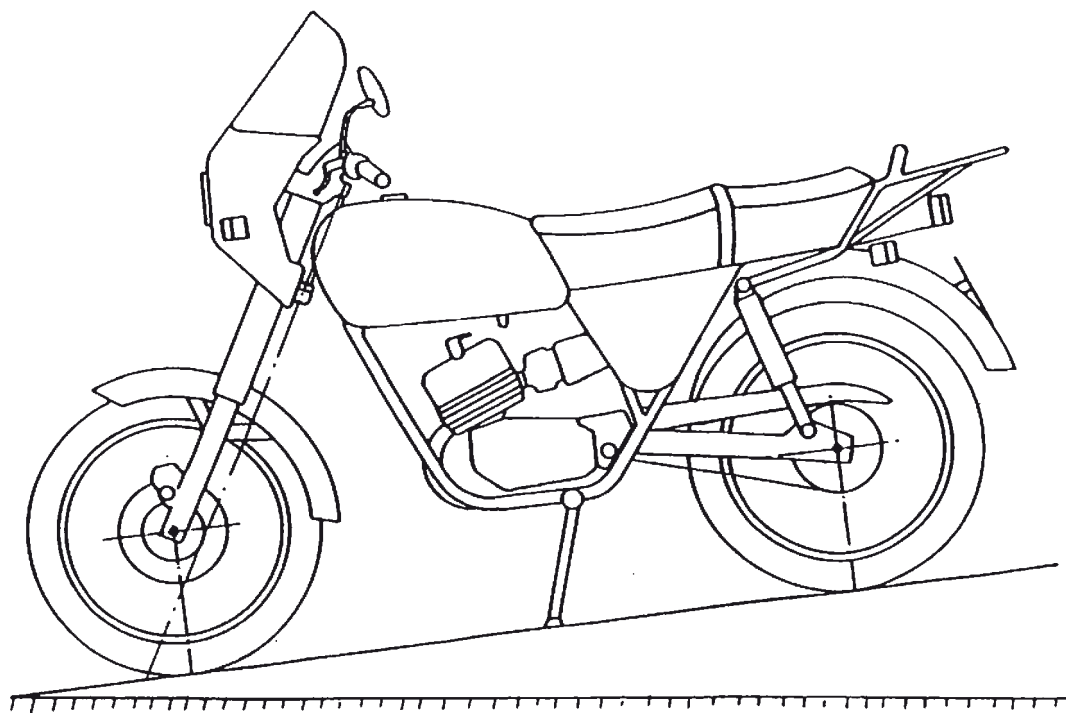


Figura 2

Înclinare longitudinală în amonte



Înclinare longitudinală în aval



*Apendicele 1***Document informativ cu privire la suportii articulați pentru un tip de autovehicul cu două roți**

(a se anexa la cererea de omologare CE de tip pe componente, dacă aceasta este depusă separat față de cererea de omologare CE de tip a vehiculului)

Nr. de ordine (atribuit de solicitant):

Cererea de omologare CE de tip pentru componente cu privire la suportii articulați pentru un tip de autovehicul cu două roți trebuie să conțină informațiile prevăzute în cadrul următoarelor puncte din anexa II la Directiva 2002/24/CE:

— partea 1 secțiunea A punctele:

- 0.1;
- 0.2;
- 0.4-0.6;
- 2.1;
- 2.1.1;

— partea 1 secțiunea B punctul:

- 1.3.1.

Apendicele 2

Denumirea autorității publice

Certificat de omologare CE de tip pentru componente cu privire la suportii articulați pentru un tip de autovehicul cu două roți

MODEL

Raport nr. al serviciului tehnic din data

Numărul de omologare CE de tip pentru componente: Extensie nr.:

1. Marca sau denumirea vehiculului:

2. Tipul vehiculului:

3. Numele și adresa fabricantului:

.....

4. Numele și adresa reprezentantului fabricantului (dacă există):

.....

5. Data prezentării vehiculului pentru încercare:

6. Omologare CE de tip pentru componente acordată/refuzată ⁽¹⁾:

7. Locul:

8. Data:

9. Semnătura:

⁽¹⁾ Se elimină ce nu corespunde.

ANEXA II

PARTEA A

Directiva abrogată și modificarea acesteia

(menționată la articolul 5)

Directiva 93/31/CEE a Consiliului

(JO L 188, 29.7.1993, p. 19)

Directiva 2000/72/CE a Comisiei

(JO L 300, 29.11.2000, p. 18)

PARTEA B

Lista termenelor de transpunere în dreptul național și de aplicare

(menționate la articolul 5)

Directiva	Termen de transpunere	Data de aplicare
93/31/CEE	14 Decembrie 1994	14 iunie 1995 (*)
2000/72/CE	31 Decembrie 2001	1 ianuarie 2002 (**)

(*) În conformitate cu paragraful al treilea din articolul 4 alineatul (1) din Directiva 93/31/CEE:

„De la data menționată în primul paragraf, statele membre nu pot să interzică, din motive referitoare la suportii articulați, punerea inițială în funcțiune a vehiculelor care respectă prezenta directivă.”

Data menționată este 14 decembrie 1994; a se vedea articolul 4 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 93/31/CEE.

(**) În conformitate cu articolul 2 din Directiva 2000/72/CE:

„(1) De la 1 ianuarie 2002, statele membre nu pot, din motive ce privesc suportii articulați:

— să refuze acordarea omologării CE pentru un tip de autovehicul cu două roți; sau

— să interzică înmatricularea, vânzarea sau intrarea în funcțiune a autovehiculelor cu două roți,

dacă suportii articulați ai acelor vehicule respectă cerințele din Directiva 93/31/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

(2) De la 1 iulie 2002, statele membre refuză să acorde omologarea CE de tip pentru orice tip nou de autovehicul cu două roți, din motive legate de suportii articulați, dacă nu sunt îndeplinite cerințele din Directiva 93/31/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.”

ANEXA III

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 93/31/CEE	Directiva 2000/72/CE	Prezenta directivă
Articolele 1, 2 și 3		Articolele 1, 2 și 3
Articolul 4 alineatul (1)		—
	Articolul 2 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (1)
	Articolul 2 alineatul (2)	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (2)		Articolul 4 alineatul (3)
—		Articolul 5
—		Articolul 6
Articolul 5		Articolul 7
Anexă		Anexa I
Apendicele 1		Apendicele 1
Apendicele 2		Apendicele 2
—		Anexa II
—		Anexa III