

Издадено на:	Влизане в сила:	Валидност: до ново нареждане
Правно основание: Закон за превозните средства (82/2021), член 16, параграф 7; член 44, параграф 5; член 48, параграф 5; член 49, параграф 3; член 66, параграф 8		
Приложено законодателство на ЕС: Закон за превозните средства (82/2021), глави 10–11		
Данни за изменението: Отменя Наредбата на финландската агенция по транспорта и съобщенията от 10 февруари 2021 г. относно техническите изисквания и одобрението на типа на гумите с шипове за превозни средства (TRAFICOM/220809/03.04.03.00/2019).		

Технически изисквания за одобрение на типа на гуми с шипове за превозни средства

1	Приложно поле.....	2
2	Дефиниции.....	2
3	Общи изисквания относно гумите с шипове и шиповете, за които не е необходимо одобрение на типа.....	4
4	Одобрение на типа на гуми с шипове.....	4
4.1	Изисквания, изпитване и гранични стойности на комбинацията гума — шип....	4
4.2	Маркиране на одобрението на типа върху гумите и разширяване на одобрението.....	7
4.3	Гарантиране на съответствието на производството.....	7
5	Одобрение на типа на шиповете.....	8
5.1	Изисквания относно шип с одобрение на типа и брой шипове.....	8
5.2	Измерване на силата на шип на гума на пътническо превозно средство.....	9
5.3	Измерване на силата на шип на гума на търговско превозно средство.....	10
5.4	Маркиране на одобрението на типа върху гумите и разширяване на одобрението.....	11
5.5	Гарантиране на съответствието на производството.....	11
6	Заявление за одобрение на типа на шип или на комбинация гума — шип....	11
7	Преходни разпоредби и предоставяне на информация за стандарта.....	12

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1	Максимално допустимо износване на пътя по време на различните етапи от прилагането на наредбата (референтно коригирано средно износване на линия от чакъл за изпитване):.....	5
Таблица 2	Изисквания относно изпъкналостта на шиповете при одобряването на типа и пускането на пазара на комбинация гума — шип в съответствие с изискванията за етап А или А+ на износване на пътя:.....	5

СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА

Приложение 1 Подробни изисквания за изпитванията за износване на пътя

Приложение 2 Тези измервания трябва да бъдат най-малко 0,02 % от годишното производство на комбинация гума — шип за всеки размер произведена гума.

Измерванията следва при все това да се извършват всяка година върху най-малко две гуми от всеки размер произведена гума. Резултатите от измерванията и изпитванията за проверка на качеството трябва да бъдат изпращани на органа за одобрение на типа всяка година или в срок от две седмици, ако измерванията или изпитванията разкриват отсъствие на съответствие;

Приложение 43 Образец на протокол от изпитването

Приложение 4 Формуляр за уведомление за одобряване на типа

1 Приложно поле

С настоящата наредба финландската агенция по транспорта и съобщенията издава, съгласно Закона за превозните средства (82/2021), разпоредбите относно техническите изисквания за шиповете и гумите с шипове, разрешени за използване по пътищата, и относно техническите методи, използвани за доказване на съвместимостта на шиповете.

Освен ако в настоящата наредба не е предвидено друго, контролът на съответствието на производството на шипове и комбинации гума — шипове се подчинява на отделни разпоредби.

Освен това с настоящата наредба се определят по-подробни разпоредби относно протоколите, предоставяни от одобрения експерт, и относно съдържанието на сертификата за изпитване.

Настоящата наредба се прилага за одобрение на типа на шипове за гумите на превозни средства категории М и N и техните ремаркета, както и за одобрение на типа на гуми с шипове за тези категории превозни средства. Освен това настоящата наредба се прилага, когато се гарантира съответствието на производството на въпросните шипове и гуми с шипове. Общите изисквания на наредбата, които се отнасят до гумите с шипове и техните шипове, се прилагат за всички гуми, предназначени за употреба по пътищата, освен ако шипът или комбинацията гума — шип не са получили отделно одобрение на типа в съответствие с настоящата наредба. Въпреки това, изискванията на настоящата наредба не се прилагат, ако шиповете или гумите с шипове са предназначени за използване на леки автономни автомобили за превоз на стоки, велосипед или неговото ремарке, на трактор с максимална конструктивна скорост, ненадвишаваща 40 km/h, на машина или на ремарке за трактор или работна машина.

Издаването на одобрение на типа зависи от условието заявителят за одобрение да представи протокол от изпитване, изготвен от одобрен експерт, относно изпълнението на изискванията на настоящата наредба за комбинацията от гума и шип или, като алтернатива, за типа шип, използван в гумата. За гумите от клас С3 одобрение на типа може да се гарантира само за използвания тип шип.

2 Дефиниции

За целите на настоящата наредба:

- (1) *шип* е част от оборудването, проектирано да се използва на гума на превозно средство, която част може да бъде монтирана върху протектора на гумата, когато се произвежда, или след това, чиято цел е да подобри сцеплението на гумата върху ледени повърхности;
- (2) *гума с шипове* означава гума на превозно средство, върху износващия се слой на която са фиксирани шипове;
- (3) *изпитване за износване на пътя* означава изпитване на гума с шипове в съответствие със стандарт SFS 7503:2022:en или в съответствие с метод за изпитване, който отговаря на национални критерии, еквивалентни на критериите на посочения стандарт и установени в държава от ЕИС;
- (4) *дължина на обиколката на търкаляне на гумата* означава разстоянието (m), изминато от нова гума под товар за едно завъртане на гумата, както е определено в съответната публикация на Европейския орган за стандартизация на гуми, посочен в допълнение 4 на приложение 6 към Наредба № 117 на ООН;
- (5) *изпъкнала част на шипа* означава перпендикулярното разстояние (mm) между успоредните нива, определени от износващия се слой, разположен около шипа, фиксиран в гумата, и най-отдалечената външната точка на шипа;
- (6) *статична сила на пробиване на шипа* означава силата, упражнявана върху сондата, когато измервателният уред се притисне перпендикулярно на върха на шипа, разположен в гумата, докато шипът потъне до нивото на износващия се слой на гумата;
- (7) *чакъл за изпитване* означава чакъл, използван по време на измерването на износването, дължащо се на пътя, който по време на изпитването е подложен на износване от гуми с шипове;
- (8) *референтен чакъл* означава чакъл, който се използва като базов за чакъла за изпитване при изпитване на износването на пътя; по време на изпитването референтният чакъл се държи потопен във вана и не претърпява износване от гуми с шипове;
- (9) *гума за лек автомобил* означава гума от клас C1, както е определено в серията от изменения 02 на Наредба 117 на ООН;
- (10) *гума за търговско превозно средство* се отнася до гуми от клас C2 или C3, определени в серията от изменения 02 на Наредба № 117 на ООН;
- (11) *тип на комбинацията гума — шип*, във връзка с одобрението на типа на гумите с шипове, означава група комбинации на гума и шип, в която гумите с шипове не се различават едни от други по отношение на следните основни характеристики:
- име на производителя на гумите
 - клас гуми (C1 или C2)
 - структура на гумата, ако отклонението се отразява негативно върху износването на пътната настилка
 - модел на протекторите на износващия се слой
 - шипове**
 - модел и наименование на шиповете:**
 - материал за производство на шипове
 - основни размери и маси на шиповете

- g) максимален брой шипове на линеен метър от дължината на обиколката на търкаляне на гумата с размерите на гумите, включени в комбинацията на гума и шип
- h) зададена изпъкнала част за монтиране на шиповете;

(12) *тип шип* означава шиповете, които не се различават едни от други по отношение на следните основни характеристики:

- a) наименование на модела
- b) име на производителя
- c) материали за производство
- d) размери
- e) маса

~~13) Рамков регламент се отнася до Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО.~~

3 Общи изисквания относно гумите с шипове и шиповете, за които не е необходимо одобрение на типа

Изискванията на настоящия член се прилагат, освен ако не се изисква одобрение на типа, за шипове или комбинации от гуми и шипове.

Една гума с шипове може да съдържа най-много 50 шипа на линеен метър от дължината на обиколката на търкаляне на гумата. Въпреки това гума, проектирана за превозно средство от категория L, ~~велосипед~~ или леко електрическо превозно средство, или ремарке на такива превозни средства, не трябва да надвишава 100 шипа на линеен метър от дължината на обиколката на търкаляне на гумата.

Масата на шиповете, поставени в една гума, която ще се използва в превозно средство с максимална класификационна маса 3 500 kg или по-малко, не трябва да надвишава 3,0 g. В този случай средната издатина на шиповете, когато са монтирани в гумата, не трябва да надвишава 2,0 mm. Аналогично, масата на шиповете, поставени в една гума, която ще се използва в превозно средство с максимална класификационна маса над 3 500 kg, не трябва да надвишава 5,0 g, а средната издатина на шиповете, когато са монтирани в гумата, не трябва да надвишава 2,5 mm.

4 Одобрение на типа на гуми с шипове

4.1 Изисквания, изпитване и гранични стойности на комбинацията гума — шип

Одобрението на типа на комбинация гума — шип за гуми C1 за ~~лекипътнически~~ автомобили и гуми C2 за търговски превозни средства се основава на изпитване за износване на пътя, проведено в съответствие със стандарта SFS 7503:2022:en или национален метод за измерване, съответстващ на този стандарт и установен в държава от ЕИП, освен ако не е посочено друго по-долу или в приложение 1. Резултатите от измерванията се докладват в съответствие с образеца на протокол, посочен в ~~приложението~~ приложение 3 и свързаните условия.

Условието за одобрение на типа на комбинацията гума — шип е, че протоколът от изпитването от одобрен експерт и определен за въпросната

изпитвателна дейност, позволява да се гарантира, че комбинацията гума — шип отговаря на изискванията на настоящата наредба. По време на процеса на одобрението на одобряване на типа на комбинацията за комбинациите гума — шип се прилагат граничните стойности от изпитването за износване на пътя, съответстващи на посочени в таблица 1, се прилагат в зависимост от товароносимостта (клас за въпросната товароносимост (категория LI) на гумата, и изискванията от таблица 2 за комбинациите гума — шип, използвани за изпитването.

Притежателят на одобрението на типа следва да гарантира, че всички варианти на комбинации гума — шип, които той произвежда и, шиповете, които падат във въпросния тип, както се използват за тях, и качеството на поставянето на шипове, отговарят на изискванията на настоящата наредба. Когато на пазара бъде пусната комбинация гума и шип в съответствие с наредбата, тя трябва също така да отговаря на изискванията относно изпъкналата част на шиповете, посочени в таблица 2.

Таблица 1 Максимално допустимо износване на пътя по време на различните етапи от прилагането на наредбата (референтно коригирано средно износване на линия от чакъл за изпитване):

Товароносимост на гумата	етап А (200 превишавания)	етап А+ (200 превишавания)
Клас товароносимост по-малка от 600 kg	0,9 g	Най-неблагоприятна опция на гума: Гранична стойност [g] = $(0,0152 \times LI) - 0,4848$
Клас на товароносимост 600 —800 kg	1,1 g	
Клас товароносимост по-голяма от 800 kg	1,4 g	
Гума от клас C2	1,8 g	Най-неблагоприятна опция на гума: Гранична стойност [g] = $(0,0076 \times LI) + 0,7$

Таблица 2 Изисквания относно изпъкналостта на шиповете при одобряването на типа и пускането на пазара на комбинация гума — шип в съответствие с изискванията за етап А или А+ на износване на пътя:

a) <u>Максималното допустимо отклонение за средната изпъкналост на шиповете по отношение на целевата изпъкналост, посочена от производителя, не трябва да надвишава (%)</u>	<u>$\pm 10 \%$</u>
b) <u>Максимално допустимото отклонение на изпъкналостта на отделен шип от средната изпъкналост на шиповете на въпросната гума не трябва да надвишава (%)</u>	<u>$\pm 30 \%$</u>
c) <u>Чрез дерогация от буква а), ако производителят е посочил целева изпъкналост, по-малка от 0,5 mm, максимално допустимото отклонение на средната изпъкналост на шиповете на гумата от целевата изпъкналост не трябва да надвишава (mm)</u>	<u>$\pm 0,1 \text{ mm}$</u>

Средната изпъкналост на шиповете се определя, както е описано в стандарт SFS 7503:2022:en, въз основа на 20 последователни шипа на гумата.

Основното изискване е резултатът от изпитването за износване на пътя да бъде най-малко 10 % под допустимата максимална гранична стойност на износване за износването на пътя, посочено в таблица 1. Във всеки друг случай за предоставяне на одобрение на типа се изисква резултатът от изпитването за износване на пътя на въпросните комбинации гума — шип при два резултата от последователни изпитвания да не надвишава максимално допустимата стойност на износване на пътя.

Минималната, максималната и средната сила на шиповете на гумите, които ще бъдат изпитвани, се измерват преди изпитването за износване на пътя и след изпитването на изпъкналост на шиповете. Условиата и процедурите за измерване трябва да бъдат същите като посочените в точки а.5., а.б. и от б.1. до б.3. от член 5.2. Когато се измерват силите на шиповете, налягането в гумите трябва да бъде в съответствие с таблица 1 на стандарт SFS 7503:2022:en.

Изпълнение на изискванията на етап А и гранични стойности:

За одобрението на типа в съответствие с граничните стойности на етап А (таблица 1) от прилагането на наредбата за всяка зона следва да се изпитва съответната товароносимост на гумите, посочени в приложение 1 и представляващи най-често срещания размер на пазара.

Изпълнение на изискванията на етап А+ и гранични стойности:

По време на изпитване на износването на пътя в съответствие с граничните стойности на етап А+ (таблица 1) следва да се използва превозно средство за изпитване, което се задвижва само от предния си мост. Въпреки това при изпитване на гуми от клас С2 на търговско превозно средство като изпитвателно превозно средство може да се използва и изпитвателно превозно средство, при което само задната ос е прикачена към задвижването.

За одобрение на типа в съответствие с граничните стойности А+ за прилагането на наредбата се изпитва поне един тип комбинация гума — шип (този, който се счита за най-неблагоприятен за измерването на износването на пътя). Одобрението на типа се предоставя въз основа на резултатите от изпитвания на вариантите, представени за най-неблагоприятни.

От гледна точка на измерването на износването на пътя, за най-неблагоприятна гума се счита основно гумата от същия клас с най-голям брой шипове на линеен метър от дължината на обиколката на търкаляне на гумата, освен ако другата гума не се счита за по-малко благоприятна от одобрения експерт или от органа по одобряването на типа. В случай че гуми от два или повече размера гуми от една и съща категория гуми следва да бъдат избрани за изпитване въз основа на горепосочения брой шипове, за изпитване се избира гумата с най-голям брой шипове, която се използва в зимния трафик във Финландия към момента на одобрението на типа.

4.2 Маркиране на одобрението на типа върху гумите и разширяване на одобрението

Преди да бъде пусната на пазара комбинация гума — шип с одобрение на типа, върху страничната страна или протектора на гумата трябва да бъде

поставен етикет за одобрение на типа, съответстващ на образца в приложението приложение 2, като посоченият етикет трябва да съдържа маркировките за въпросното одобрение на типа. Подвеждащи и необосновани маркировки за одобрение на типа са забранени. Стикерът може да се отстранява от страни, когато на комбинацията гума — шип е монтирана на джантата.

В съответствие с член 51, параграф 1 от Закона за превозните средства притежателят на одобрението на типа уведомява органа по одобряването за всички промени в превозно средство, система, компонент, отделен технически възел, част или оборудване, чийто тип е одобрен. Одобрението на типа на комбинация гума — шип може да бъде разширено въз основа на заявление, при условие, че типът на комбинацията гума — шип няма да се промени поради разширяването.

4.3 Гарантиране на съответствието на производството

Рамковият регламент и приложение IV към него, както и разпоредбите на Регламента относно контрола върху съответствието на производството на превозно средство, система, компонент, отделен технически възел, част и оборудване, се прилагат като процедури за гарантиране на съответствието на производството на комбинация гума — шип с одобрение на типа, освен ако не е предвидено друго от закона.

Като алтернатива, със съгласието на органа по одобряването на типа, производителят може по основателна причина да докаже съответствие с условията на първоначалната оценка въз основа на писмен доклад или друг подходящ доклад.

Притежателят на сертификата за одобрение на типа гарантира, че за всеки тип комбинация гума — шип се извършват най-малко измервания за проверка на изпъкналостта на шиповете по време на производството, за да се гарантира качеството на производството. Тези измервания трябва да бъдат най-малко 0,02 % от годишното производство на комбинация гума — шип за всеки размер произведена гума. Измерванията следва при все това да се извършват всяка година върху най-малко две гуми от всеки размер произведена гума. Резултатите от измерванията и изпитванията за осигуряване на качеството трябва да бъдат изпращани на органа за одобрение на типа всяка година или в срок от две седмици, ако при измерванията или изпитванията се установят несъответствия.

Освен това притежателят на сертификата за одобрение на типа гарантира, че когато образци или части за изпитване са се оказали несъответстващи на въпросния тип изпитване, се вземат нови образци и се извършват изпитвания. В такива случаи се вземат всички необходими мерки, за да се гарантира, че производственият процес е приведен в съответствие с одобрения тип и да се предотврати пускането на пазара на несъответстващи на изискванията продукти.

5 Одобрение на типа на шиповете

5.1 Изисквания относно шип с одобрение на типа и брой шипове

Гума с шипове по смисъла на настоящия член може да включва максимум 50 шипа на един линеен метър от дължината на обиколката на търкаляне на гумата.

В етап А от прилагането на наредбата, условието за одобрение на типа, което следва да бъде предоставено за шип, е, че статичната сила на пробиване на шип на гума на пътническо превозно средство е по-малка или равна на 120 N (измерена на нивото на изпъкнала част от 1,2 mm) и че масата на шипа е по-малка или равна на 1,1 g. При гума от клас С2 на търговско превозно средство, посочената по-горе сила на пробиване следва да бъде по-малка или равна на 180 N и масата на шипа по-малка или равна на 2,3 g, а на гума от клас С3 на търговско превозно средство, по същия начин, максимално 340 N и 5 g (измерени на нивото на изпъкнала част от 1,5 mm).

В При етап А+ от прилагането на настоящата наредба, условието за да се даде одобрение на типа на шип е, че, се изисква статичната сила на пробиване на шип на гума на пътническо превозно средство е по-малка или равна на 120 N (шипа на гуми на пътнически автомобили, измерена на нивото на изпъкнала част с изпъкналост от 1,2 mm) и че масата на шипа е по-малка или равна на 1 g. При гума от клас С2 на търговско превозно средство, посочената по-горе сила на пробиване следва да бъде по-малка или равна на 180 не повече от 120 N, и масата на шипа по-малка или равна на 2,1 g (измерени на нивото на изпъкнала част да бъде не повече от 1,0 g. За гуми от клас С2 за търговски превозни средства, горепосочената сила на шипа може да бъде не повече от 180 N, измерена с изпъкналост от 1,2 mm). На гума, а масата — не повече от 2,1 g. За гуми от клас С3 на търговско превозно средство, по същия начин С3 за търговски превозни средства, силата на пробиване следва да е по-малка или равна на шипа може да бъде не повече от 340 N и, а масата по-малка или равна на съответно 5,0 g (измерени на нивото на изпъкнала част, когато бъде измерена с изпъкналост от 1,5 mm). Когато се пуска на пазара гума, оборудвана с шип с одобрение на типа в съответствие с наредбата, средната изпъкналост на всички шипове на гумата, не трябва да надвишава 1,4 mm за гуми от класове С1 и С2 и не трябва да надвишава 1,8 mm за гуми от клас С3. Изпъкналостта на отделен шип не трябва да надвишава средната изпъкналост на шиповете на тази гума с повече от 20 %.

Масите на шиповете, силите и издатините се измерват от одобрен експерт, който разполага с адекватно и подходящо измервателно оборудване и е квалифициран за извършване на измерванията.

5.2 Измерване на силата на шип на гума на пътническо превозно средство

Силата на пробиване на шип на гума на пътническо превозно средство се измерва, когато шиповете са надлежно монтирани върху две зимни гуми за леки автомобили и проектирани за шипове с размера, който е предмет на измерването. Одобреният експерт избира две гуми от всяка от двете марки, които следва да се измерят, така че едната от двете гуми да има товароносимост по-малка или равна на 600 kg, а другата — товароносимост по-голяма от 600 kg.

Гумата, чиято товароносимост е по-малка или равна на 600 kg, се избира от два възможни размера: 175/65R14 или 185/60R15.

Гумата, чиято товароносимост е по-голяма от 600 kg, се избира от два възможни размера: 195/65R15 или 205/55R16.

Гумите се доставят на одобрен експерт, препоръчан заедно с джантите, препоръчани за този размер в съответната публикация на Европейската организация за стандарти за гумите, посочена в допълнение 4 към приложение 6 към Наредба Правило 117 на ООН. Гумите, използвани за измерване, следва да бъдат произведени най-малко 2 седмици преди поставянето на шиповете.

Измерванията се извършват при стандартизирани условия, които са предмет на следните предпоставки:

- a.1. издатината на шипа се измерва преди измерването на силата на пробиване на шипа, издатината трябва да бъде $1,2 \pm 0,1$ mm
- a.2. въздушното налягане в гумата следва да бъде $2,0$ bar $\pm 0,1$ bar
- a.3. научноизследователска организация или одобрен експерт извършва и проверява монтирането на шиповете, които следва да се измерят
- a.4. измерването се извършва не по-рано от една седмица и не по-късно от две седмици след поставянето на шиповете
- a.5. температурата на помещението, където се извършва измерването, е 20 ± 2 °C
- a.6. 20 последователно поставени шипа се измерват по цялата дължина на износващия се слой, ако няма конкретна причина да се измерват шиповете върху по-широка зона.

Измерванията се извършват по следния начин:

- b.1. колелото понася натоварване, съответстващо на 70 ± 1 % от товарносимостта на гумата;
- b.2. направлението на натоварването е паралелно на радиуса на колелото, който пресича шипа и е перпендикулярно на нивото на повърхността на пътя;
- b.3. измерването се извършва статично, когато върхът на шипа започва в началото на натиска на нивото на износващия се слой на гумата, като направлението на измерване е направление на натоварването.

Средната стойност на така измерените сили се счита за сила на пробиване на шиповете, които се намират върху гумата. Средната стойност на измерените изпъкнали части на шиповете се счита за изпъкнала част. Ако изпъкналата част се отклонява от стойността, установена в член 5.1, силата на пробиване (в N) се определя, както следва:

$F = F_m \times u_s / u_m$, където

F_m = средна стойност на измерените сили на пробиване

u_s = средна стойност на разрешена изпъкнала част

u_m = средна стойност на измерените изпъкнали части

Целта на процеса на одобрение на типа е по време на одобрението на типа да се провери дали средната стойност на силите на пробиване на шиповете на четирите колела, изчислена както е посочено по-горе, не надвишава силата на пробиване, разрешена за шипа.

5.3 Измерване на силата на шип на гума на търговско превозно средство

Силата на пробиване на шип на гума от клас C2 или C3 на търговско превозно средство се измерва, когато шиповете са надлежно монтирани върху една гума или чрез усредняване на няколко гуми. Размерът на гума от клас C2 на

търговско превозно средство е 195/70/R15C, а този на гума от клас C3 е 295/80R22.5 или най-близкият еквивалентен на тези размери. Одобреният експерт избира гумите, които следва да се изпитват, от гуми, представляващи най-често използвана марка и проектирани за шипове с размера, който е предмет на измерване.

Измерванията се извършват при стандартизирани условия, които са предмет на следните предпоставки:

- 1) издатината на шипа се измерва преди измерването на силата на пробиване на шипа, издатината трябва да бъде $1,2 \pm 0,1$ mm за гуми от клас C2 и $1,5 \pm 0,2$ mm за гуми от клас C3.
- 2) налягането в гумите трябва да бъде $3,0 \text{ bar} \pm 0,1 \text{ bar}$ за гуми от клас C2, а за гуми от клас C3 налягането при изпитването е в съответствие с Наредба № 54, серия от изменения 03
- 3) ако е необходимо, отворите за шипове се пробиват в гума от клас C3 в съответствие с инструкциите на заявителя на одобрение на типа и одобреният експерт монтира шиповете или заявителят ги монтира под надзора на одобрения експерт.

Условията за измерване на силата на пробиване трябва да бъдат същите, а измерването и всяко изчисление трябва да се извършват на същия принцип, както е посочено в член 5.2.

5.4 Маркиране на одобрението на типа върху гумите и разширяване на одобрението

Преди да бъдат пуснати на пазара, гумите с шипове от клас C1, C2 или C3, ~~с шипове~~ получили одобрение на типа, могат да бъдат оборудвани с етикет, носещ съответните маркировки за одобрение на типа и отговарящ на образеца в ~~приложението~~ приложение 2. Етикетът се поставя от страни или върху протектора на гумата. Забраняват се подвеждащи и необосновани маркировки за одобрение на типа върху гумата.

В съответствие с член 51, параграф 1 от Закона за превозните средства притежателят на одобрението на типа уведомява органа по одобряването за промени в превозно средство, система, компонент, отделен технически възел, част или оборудване, получили одобрение на типа. Одобрението на типа на шип може да бъде разширено въз основа на отделно заявление, при условие че разширението не променя типа на шипа.

5.5 Гарантиране на съответствието на производството

Рамковият регламент и приложение IV към него, както и разпоредбите на Регламента относно контрола върху съответствието на производството на превозно средство, система, компонент, отделен технически възел, част и оборудване, се прилагат като процедури за гарантиране на съответствието на производството на комбинация гума— шипшипове с одобрение на типа, ~~и освен ако не е предвидено друго от закона.~~

Като алтернатива, със съгласието на органа по одобряването на типа, производителят може по основателна причина да докаже съответствие с условията на първоначалната оценка въз основа на писмен доклад или друг подходящ доклад.

6 Заявление за одобрение на типа на шип или на комбинация гума — шип

Заявлението за одобрение на типа трябва да включва следното:

(1) името и адреса на производителя на гумишипа, в случай на заявление за одобрение на типа на шипа, или името и адреса на производителя на гумата и съответната информация за производителя на шипявешипа в случай на заявление за одобрение на типа за комбинация гума — шип;

(2) името и адреса на представителя на производителя за продукт от одобрен тип, ако е необходимо;

(3) марката и търговското наименование на продукта, предмет на одобрение на типа;

(4) попълнен формуляр за уведомление съгласно образеца в приложение 4;

(5) сертификат за одобрение на типа в съответствие с Правило 30 или 54 на ООН за изпитвани размери на гуми в случай на заявление за одобрение на типа на комбинация гума — шип;

(6) чертеж на модела на протектора на гумата в случай на заявление за одобрение на типа на комбинация гума — шип.

Към заявлението трябва да се прикрепят най-малко следните документи и образци:

(1) одобрен протокол от изпитване, изготвен от одобрен експерт, който включва технически чертеж на шипа

(2) за комбинацията гума — шип списък на предприятията за поставяне на шипове и данните за техните дейности по поставяне на шипове;

(3) образци на шиповете в съответствие със заявлението — най-малко 10 за всеки модел на шип.

7 Преходни разпоредби и предоставяне на информация за стандарта

Граничните стойности на изпитванията за износване на пътя и максималната маса на шиповете, разрешени за одобрение на типа в съответствие с етап А от прилагането на наредбата, се прилагат за гуми за леки автомобили от клас С1, произведени преди 1 януари 2027 г., и за гуми за търговски превозни средства от класове С2 и С3, произведени преди 1 януари 2029 г.

Изискванията за граничните стойности на изпитванията за износване на пътя от етап А+ и максимално допустимата маса на шиповете за одобрение на типа се прилагат за гуми за леки автомобили от клас С1, произведени на или след 1 януари 2027 г., а за гуми за товарни автомобили от класове С2 и С3, произведени на или след 1 януари 2029 г. _

Граничните стойности за етап А+ на изпитването за износване на пътя или изискването за еквивалентна максимално допустима маса за шип с одобрение на типа се прилагатса задължителни за нов тип комбинация гума — шип или за нов тип шип, когато се подава заявление за одобрение на типа за гуми за лекипътнически автомобили от клас С1 на или след 1 януари 2025 г. или когато се подава заявление за одобрение на типа за гуми за търговски превозни средства от клас С2 или С3 на или след 1 януари 2027 г.

Изискванията в член 4.3, [параграфи 3 и 4](#) трябва да бъдат изпълнени, ако за нов тип на 1 януари 2025 г. или след това е поискано одобрение на типа на комбинация гума — шип.

Комбинациите гума — шип и шиповете, одобрени в съответствие с разпоредбите, действащи към момента на влизане в сила на настоящата наредба предишния Регламент, могат да продължат да бъдат пускани на пазара, ако гумата от клас C1, използвана в гумата с шипове, е била произведена преди 1 януари 2027 г. или, ако използваната гума от клас C2 или C3 е била произведена преди 1 януари 2029 г. Ако гума от категория, различна от C1, C2 или C3, е била произведена преди 1 януари 2022 г., гумата с шипове може да продължи да се пуска на пазара, при условие че шипът и гумата с шипове отговарят на изискванията на разпоредбите и наредбите, които са в сила към момента на производството на гумата или по-късно.

Чрез дерогация от горепосоченото маркировката за одобрение на типа в съответствие с член 4.2 се изисква за всички комбинации гума — шип, получили одобрение на типа, пуснати на финландския пазар, ако гумата е произведена на или след 1 януари 2025 г. Освен това, ако в одобрението на типа на комбинации гума — шип не са доказани изискванията за гарантиране на съответствието на производството, пускането на пазара на такива гуми с шипове е разрешено само ако гумата е била произведена преди 1 януари 2027 г.

Заявление, свързано с областта на компетентност на одобрения експерт и отнасящо се до компетентността, необходима за изпитванията на шипове и комбинациите гума — шип в съответствие с настоящата наредба, може да бъде получено или обработено преди влизането в сила на наредбата.

При поискване финландската агенция по транспорта и съобщенията предоставя информация на фински и шведски език относно английския стандарт, посочен в настоящата наредба, която не е публикувана на фински или шведски език.

Kirsi Karlamaa

Генерален директор

Kati Heikkinen

Заместник-генерален директор

Приложение 1 Подробни изисквания за изпитванията за износване на пътя

Гуми за изпитване-

Гумите за изпитване, които не са били използвани, се монтират върху превозно средство в предвидената посока на въртене на гумите, така че те да бъдат монтирани като предна и задна гуми от лявата страна на превозното средство за изпитване. Забранява се разработването на гумите за изпитване преди изпитването на износването на пътя.

По време на изпитването на комбинация гума — шип се използват гуми за изпитване размерите на гума по-долу за проверка на спазването на граничните стойности на етап А за всички зони на товароносимост, обхванати от този тип гума. Списъкът по-долу показва размера гума, който да бъде използван за първото измерване от последователността и алтернативните размери гуми, които да бъдат използвани по време на измерването на последователността, ако основните размери гуми не са налични:

Клас на товароносимост по-малка от 600 kg:

1) 175/65R14, 2) 185/60R15, 3) 195/55R16

Клас на товароносимост 600—800 kg:

1) 195/65R15, 2) 205/55R16, 3) 225/45R17

Клас на товароносимост по-голяма от 800 kg:

1) 235/65R17, 2) 255/55R18, 3) и 255/50R19

Клас на товароносимост „гума C2“:

1) 195/70R15C, 2) 215/65R16C, 3) 225/65R16C, 4) LT225/75R16, 5) LT265/70R17.-

Ако по време на изпитването не са налични горепосочените размери на гумите, може да бъде изпитан най-близкият еквивалентен представителен размер на гумата от съответния клас на товароносимост.

Изменения на изпъкналите части на шиповете на изпитваната гума по време на изпитванията за износване на пътя

Средната стойност на ~~изпъкналите части~~изпъкналостта на шиповете на изпитваните гуми след измерването не следва да се отклонява от средната стойност на ~~изпъкналите части~~изпъкналостта, измерена преди изпитването, с повече от +/- 25 %, когато ~~изпъкналите части са измерени~~изпъкналостта е измерена в съответствие със стандарт SFS 7503:2022:en.

Средна стойност на изпъкналите части за шипове на гуми за изпитване = (средна стойност на изпъкналите части за шипове на гума за изпитване на предния мост + средна стойност на издатините за шипове на гума за изпитване на задния мост) / 2.

Допълнителни изисквания за чакъла за изпитване и за референтния чакъл, използван по време на изпитването

Чакълът за изпитване и референтният чакъл, използвани по време на изпитването, трябва да бъдат произведени от една и съща изкопана партида и тяхното набраздяване трябва да се направи в съответствие с фигура 1 от стандарт SFS 7503:2022:en. При всяко изпитване за износване на пътя чакълът за изпитване трябва да е в купчина с една и съща височина на сортиране и височината не трябва да се отклонява с повече от 0,5 mm.

Референтна корекция

Математическата корекция на резултата от изпитването на износването на пътя, се извършва по начин, описан в съответния стандарт. Резултатът от износването на пътя, се коригира в същата степен като масата на пет референтни камъчета, които още не са

използвани и са потопени във вана по време на въпросното изпитване, варира в средни стойности след обработка на сушенето на референтния чакъл.

Приложение 2 — Гарантиране на съответствието на производството и мерките, прилагани за тази цел

1. Първоначална оценка

1.1 Чрез дерогация от изискванията на приложение IV към Рамковия регламент, като алтернатива може да се извърши първоначална оценка въз основа на оценка на документацията на системата за качество на производителя.

2. Действия относно съответствието на продуктите

2.1 Всеки шип или всяка комбинация гума — шип, одобрени в съответствие с настоящата наредба, трябва да бъде произведен(а) по начин, който гарантира, че съответства на одобрения тип и отговаря на изискванията на настоящата наредба.

2.2 Преди предоставянето на одобрение на типа съгласно настоящата наредба, органът за одобрение на типа трябва да провери наличието на достатъчно мерки за съответствие на продукта и документираните планове за контрол, които се съгласуват с производителя за всяко одобрение, така че изпитванията или свързаните с тях проверки, които са необходими за проверка на постоянното съответствие с одобрения тип, включително, когато е приложимо, изпитванията, посочени в настоящата наредба, да могат да се извършват на определени интервали.

2.3 Притежателят на сертификат за одобрение на типа трябва по специално:

2.3.1 да гарантира, че са въведени процедури за ефективно наблюдение на съответствието на шиповете или на комбинациите гума — шип с одобрение на типа и че тези процедури се прилагат;

2.3.2 има достъп до оборудването за изпитване или до всяко друго оборудване, необходимо за проверка на съответствието с всеки одобрен тип;

2.3.3 гарантира, че резултатите от изпитванията или проверките се записват и че приложените към тях документи остават налични в рамките на срок, който се определя със съгласието на одобряващия орган и който не може да надвишава десет години;

2.3.4 анализира резултатите от всеки тип изпитване или проверка, с цел да удостовери и осигури стабилност на показателите на продукта, като има предвид допустимите отклонения в едно промишлено производство;

2.3.5 гарантира, че за всеки тип комбинация гума — шип се извършват най-малко измервания за проверка на изпъкналостта на шипа в производството.

Приложение 2 Тези измервания трябва да бъдат най-малко 0,02 % от годишното производство на комбинация гума — шип за всеки размер произведена гума. Измерванията следва при все това да се извършват всяка година върху най-малко две гуми от всеки размер произведена гума. Резултатите от измерванията и изпитванията за проверка на качеството трябва да бъдат изпращани на органа за одобрение на типа всяка година или в срок от две седмици, ако измерванията или изпитванията разкриват отсъствие на съответствие;

2.3.6 гарантира, че ако за дадена серия образци или изпитвани части се установи несъответствие при изпитването за този тип, ще се извърши ново вземане на образци и нови изпитвания. В този случай се предприемат всички необходими действия с оглед на това при производствения процес отново да се постигне съответствие с одобрения тип.

Приложение 3 Маркировки за одобрението на типа на гуми с шипове

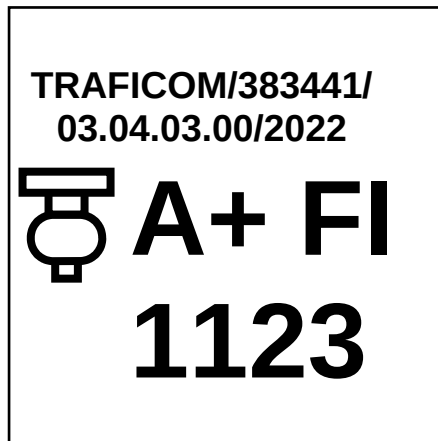
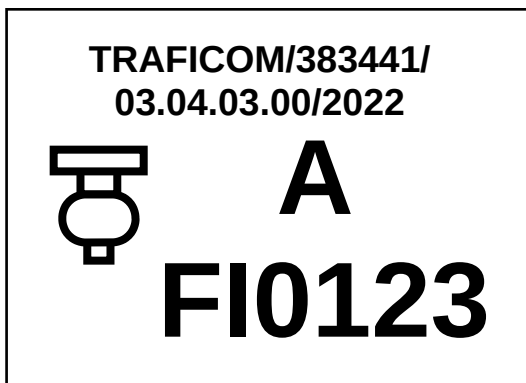
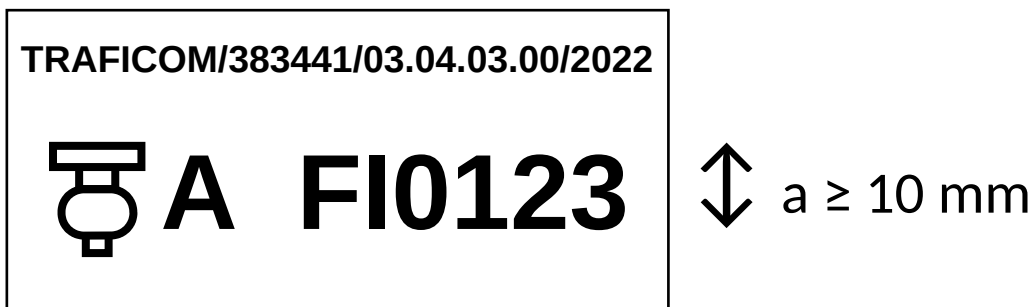
Правоъгълен етикет с размер най-малко 35 cm² трябва да се постави върху външната странична стена на гумата или върху износващия се слой на гумата, като етикетът трябва да съдържа ясна четлива маркировка за одобрение на типа, която отговаря на следните изисквания:

- 1) позоваване на регламента, определящ изискванията относно одобрението на типа;
- 2) чертеж на шипа и национален идентификатор за одобрение на типа, предоставен на комбинацията гума — шип (черни букви);
- 3) текущ номер на одобрение на типа от четири знака (черни букви);
- 4) фоновият цвят на стикера е бял и етикетът е маркиран с идентификатора на етап „А“ или „А+“, в съответствие с изискванията на етапа на изпълнение, на който отговарят гумите и шиповете.

Маркировките, посочени в членове 2 и 3 следва да се изготвят със знаци с височина най-малко 10 mm.

В случай на одобрение на типа на шип или одобрение на типа на комбинация гума — шип, издадено преди влизането в сила на настоящата наредба, етикетите от членове 2 и 3 могат да се заменят с всяка друга подходяща маркировка за одобрение на типа, например под формата FIN-NA-200x-0x. Маркировките могат да бъдат поставени върху същия етикет като другите маркировки на производителя, като в този случай не се изисква отделен стикер.

Примери на маркировки за одобрение на типа, използвани на етикетите:



Приложение 43 Образец на протокол от изпитването

ПРОТОКОЛ ОТ ИЗПИТВАНЕ №		Идентификатор на одобрения експерт:	
--------------------------------	--	--	--

Информация относно гумата за изпитване

Размер, идентификатор LI, интервал на скоростта		
Етикети за одобрение (UN ECE R30 или R54)		
Етикети за одобрение (UN ECE R117 или R164 на ИКЕ на ООН)		
Седмица на производство	Предна гума [седмица №]	Задна гума [седмица №]
Брой шипове върху гумата	Предна гума [брой]	Задна гума [брой]
Брой шипове на 1 m от дължината на обиколката на търкаляне на гумата	Предна гума [брой/m]	Задна гума [брой/m]

Измервания на шипове (средна стойност за 10 измерени шипа), материали и сили на пробиване

Дължина [mm]		Сила на пробиване [N]		Средна стойност
Размер на долния фланец [mm]		Предна гума		
Изпъкнала част на върха на шипа по отношение на структурата [mm]		Задна гума		
Маса в грамове [g]				
Структурен материал на шипа				

Измерени изпъкнали части на шипове [mm] на нови гуми за изпитване и вариант, свързан с целевото изпъкване

Изпъкнали части в ново състояние [mm]	Минимално	Максимално	Средна стойност	Целеви изпъкнали части [mm]		
Предна гума				Вариант на изпъкнали части	От всяка от 2-те гуми	Гранична стойност
Задна гума				Отклонения, средна стойност [mm]		-
И двете — средна стойност				Отклонения, средни [%]		+/-10 %

Вариант на изпъкнали части на изолирани шипове [mm] и проверка на изпъкналите части — ново изпитване на гумите

Разлика [mm] между минималната изпъкнала част и средната стойност на изпъкналите части		Гранична стойност	Разлика [mm] между максималната изпъкнала част и средната стойност на изпъкналите части		Гранична стойност
Разлика [%]		-30 %	Разлика [%]		+30 %
Минимална спрямо средна стойност, ако целевата изпъкнала част е по-малка от 0,5 mm [mm]		-0,1 mm	Максимална спрямо средна стойност, ако целевата изпъкнала част е по-малка от 0,5 mm [mm]		+0,1 mm

Измерени изпъкналите части на шип [mm] на гумите за изпитване след изпитване и промяна на изпъкналите части по време на изпитването

Изпъкнала част след изпитването [mm]	Минимално	Максимално	Средна стойност	Развитие по време на изпитването [%]	Гранична стойност
Предна гума					-
Задна гума					-
И двете — средна стойност					+/-25 %

Натоварване на мост на автомобила за изпитване

Натоварване на гума	Маса [kg]	Маса [%]	Изискване	Допустима разлика	Относителна разлика [%]	Гранична стойност
Предна лява гума			60—80 %	Преден мост; ляв/десен		< 5 %
Предна дясна гума			60—80 %	Заден мост; ляв/десен		< 5 %
Задна лява гума			60—80 %	Преден мост/Заден мост		< 5 %
Задна дясна гума			60—80 %			
Общо за всички гуми			65—75 %			

Условия на изпитването и основна информация

Място за изпитване и дата		Време: слънчево/облачно/дъждовно		
Марка и модел на превозното средство за изпитване		Задвижващ(и) мост(ове): предно предаване/задно предаване/задвижване на всички колела		
Външна температура	в началото:	по средата:	в края:	допустими +2 ...
Температура на пистата за изпитване [°C]	в началото:	по средата:	в края:	допустими +2 ...

Резултати

Измерено износване на редовете чакъл за изпитване 1/2/3 [mm]	Ред 1	Ред 2	Ред 3
Износване на ред без референтна корекция [g]			

Износване на ред с референтна корекция [g]			
Проверка на доверителния интервал на резултатите и на референтната корекция	Изчислен %	Гранична стойност	
95 % доверителен интервал [%]		Най-много 15 %	
Промени на стойностите на масата на референтния чакъл [%], средна стойност		Най-много 0,025 %	
Обобщение на резултатите (средна стойност на износването на ред) [g]		Гранична стойност на износване на ред [g]:	
Разлика между износването на ред и граничната стойност [%]		Измерването трябва да се повтори, ако съотношението на износване на редовете се различава от граничната стойност с -10 %...0 %	

Да се разглежда във връзка с измерването

Измерванията, необходими за определяне на средната стойност на изпъкналите части на шиповете преди изпитването на износването на пътя, се извършват преди измерванията на силата на пробиване на шиповете. Изпъкналата част на изолиран шип не следва да се отклонява с повече от ± 30 % от средната стойност за измерените изпъкнали части на шиповете. Средната стойност на ~~изпъкналите~~ **изпъкналостта** на шиповете **във всяка от изпитваните гуми** може да се отклонява най-много с ± 10 % от целевата стойност, установена от производителя на гумата.

След изпитването за износване на пътя, изпъкналите части се измерват върху гумите за изпитване, които са преминали по чакъла по време на цялостното изпитване. Средната стойност на изпъкнала част на шиповете след изпитването за износване на пътя, не следва да се отклонява с повече от ± 25 % от средната стойност на изпъкналата част на шиповете, измерена преди изпитването.

Изготвяне на протокол от изпитване

На заглавната страница на протокола от изпитване следва да фигурира най-малко следната информация:

- 1) регистрационния номер на наредбата, съгласно която е проведено изпитването;
- 2) информация за изпитаните гуми (марка, производител) и изпитаните шипове (марка или тип, производител) и товароносимостта на гумите за изпитване ($LI < 90$ (по-малко от 600 kg), $90 \leq LI \leq 100$ (600—800 kg) или $LI > 100$ (повече от 800 kg) или LI на най-неблагоприятната изпитвана гума);
- 3) **информация за приложимата фаза на регулиране (A или A+)**
- 4) данни за одобрения експерт, който е извършил изпитванията;
- 5) информация за това дали са спазени съответните изисквания;
- 6) дата и подписи;
- 7) съдържание.

В допълнение към горепосоченото приложенията към протокола следва да включват:

- 1) **Чертежи, чертежи и** снимки на шарките на протектора на гумите;
- 2) оразмерена схема на шиповете с информация относно тяхната посочена маса и материалите за тях;
- 3) основания за избора на най-неблагоприятна гума, евентуално използвана по време на измерването на износването на пътя.

Приложенията трябва да бъдат маркирани с номера на протокола от изпитването или с поредния номер на страницата, така че да могат лесно да бъдат

идентифицирани като част от протокола. Приложение 5 Формуляр за нотификация за одобряване на типа

Приложение 4 Формуляр за уведомление за одобряване на типа

Информационен документ №

Information document No.

1.1.1

ОТНОСНО

concerning

НОВО ОДОБРЕНИЕ НА ТИПА

NEW TYPE-APPROVAL

РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕ НА ТИПА

EXTENSION OF A TYPE-APPROVAL

ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕУСТАНОВЕНО ПРОИЗВОДСТВО

PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

ОТНОСНО ШИПА

concerning stud

комбинацията гума — шип

tyre and stud -combination

съгласно Наредба TRAFICOM/383441/03.04.03.00/2022 на Финландската агенция по транспорта и съобщенията Trafi-com.

according to the Regulation TRAFICOM/383441/03.04.03.00/2022 of the Finnish Transport and Communications Agency Traficom.

Номер на одобрението на типа
(ако е приложимо)

Type-approval number (if applicable)

Име и адрес на производителя на гуми

Name and address of tyre manufacturer

Производител(и) на шиповете

Manufacturer(s) of the stud

Наименование и адрес на производственото
предприятие на шиповете

Name and address of manufacturing plant of the stud

Ако е приложимо, име и адрес на
представителя на заявителя за одобряване на
типа

If applicable, name and address of the representative of the
type-approval applicant

Информация за шиповете

Information on the stud

Марка (търговско наименование на производителя) Make (trade name of manufacturer)	
Тип Type	
Материал Material	
Дължина Length	
Размери (фланец) Dimensions (flange)	
Тегло Weight	
В случай че в една гума се използват повече от един модел (различни) шипове. Описание на разположението на различните шипове в една гума: In case more than one (different) stud models are used in a tyre, a description of the placement of different studs in a tyre:	

	Load index < 90	90 ≤ Load index ≤ 100	Load index > 100	C2
Целева стойност на изпъкналостта на шиповете, зададена от производителя Target stud protrusion value set by the manufacturer	-	-	-	-
Брой шипове на един линеен метър от дължината на обиколката на търкаляне на гумата The number of studs per one metre of tyre rolling circumference	-	-	-	-

Марка и модел на гумата, върху която е разрешено да се използва шипът Make and model of tyre, on which the stud is allowed to be used	
Индекс на натоварване Load index	
Приложения Attachments	Заводите, в които на гумите са поставени шипове The plants in which the tyres are studded Описание на планираните промени в одобрението на типа на комбинацията гума — шип или на шипа в случай на разширяване на одобрението на типа на комбинацията гума — шип или на шипа Description of intended changes to the type-approval of tyre and stud combination or stud, in case of extension to type-approval Протокол от изпитването при превишаване на допустимите стойности, ако е необходимо Test report of over-run test, if needed

Заводите, в които на гумите са поставени шипове

The plants in which the tyres are studded

Наименование и адрес на завода(ите), в
който/които на гумите са поставени шипове
Name and address of the plant(s) in which the tyres are studded