31975L0443

26.7.1975 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* L 196/1

DYREKTYWA RADY

z dnia 26 czerwca 1975 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do biegu wstecznego i prędkościomierza pojazdów silnikowych

(75/443/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

a także mając na uwadze, co następuje:

wymogi techniczne, które pojazdy silnikowe muszą spełniać w myśl obowiązujących przepisów krajowych, dotyczą między innymi biegu wstecznego i prędkościomierza;

wymogi te, w szczególności te odnoszące się do prędkościomierza, różnią się od siebie w Państwach Członkowskich; dlatego jest niezbędne przyjęcie przez wszystkie Państwa Członkowskie takich samych przepisów, w uzupełnieniu lub w miejsce istniejących przepisów, w szczególności w celu, by procedura EWG zatwierdzenia typu, określona w dyrektywie Rady 70/156/EWG ([3]) z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep, mogła być stosowana do wszystkich typów pojazdów;

zbliżenie przepisów odnoszących się do pojazdów silnikowych pociąga za sobą wzajemne uznawanie przez Państwa Członkowskie przeglądów kontrolnych wykonywanych w każdym z tych Państw na podstawie wspólnych przepisów; dla zapewnienia skutecznego funkcjonowania takiego systemu przepisy muszą być stosowane przez wszystkie Państwa Członkowskie z mocą od tej samej daty,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazd" oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do ruchu drogowego, z nadwoziem lub bez, mający co najmniej cztery koła i maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/godz., z wyjątkiem pojazdów szynowych, ciągników i maszyn rolniczych oraz urządzeń wykorzystywanych do robót publicznych.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić przyznania homologacji typu EWG lub krajowej homologacji typu pojazdu z powodów dotyczących biegu wstecznego lub prędkościomierza, jeżeli odpowiadają one przepisom załączników I i II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić rejestracji ani zakazać sprzedaży, wprowadzenia do ruchu lub użytkowania pojazdów z powodów dotyczących biegu wstecznego lub prędkościomierza, jeżeli odpowiadają one przepisom załączników I i II do niniejszej dyrektywy.

([1]) Dz.U. C 5 z 8.1.1975, str. 41.
([2]) Dz.U. C 47 z 27.2.1975, str. 44.
([3]) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

Artykuł 4

Państwo Członkowskie, które przyznało zatwierdzenie typu EWG, podejmuje niezbędne działania, by być informowanym o wszystkich modyfikacjach podzespołów lub właściwości określonych w sekcji 2.1 załącznika II. Właściwe władze tego Państwa Członkowskiego określają, czy jest niezbędne przeprowadzanie dalszych badań na zmodyfikowanym pojeździe i sporządzenie nowego sprawozdania. Jeżeli badania wykazują, że wymagania niniejszej dyrektywy nie są przestrzegane, modyfikacja nie jest zatwierdzana.

Artykuł 5

Państwom Członkowskim, w których prędkość mierzona jest w czasie przyjmowania niniejszej dyrektywy w milach na godzinę zezwala się, aby prędkościomierze montowane w pojazdach sprzedawanych na ich terytorium posiadały skalę zarówno w kilometrach na godzinę, jak i w milach na godzinę, do czasu zmiany przepisów krajowych i wprowadzenia wyłącznego stosowania metrycznych jednostek miary (SI), zgodnie z dyrektywą Rady nr 71/354/EWG ([1]) z dnia 18 października 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do jednostek miar, zmienioną przez Traktat o Przystąpieniu ([2]).

Artykuł 6

Zmiany niezbędne do dostosowania wymogów załączników I i II do postępu technicznego są przyjmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 13 dyrektywy nr 70/156/EWG.

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie przyjmują i publikują do 1 kwietnia 1976 r. przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie informują o tym Komisję.

Państwa Członkowskie wdrażają wspomniane przepisy z mocą od 1 stycznia 1977 r.

2. Po notyfikacji niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie podejmują kroki w celu poinformowania Komisji, w czasie pozwalającym na przedstawienie swoich uwag, o projektach przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które zamierzają przyjąć w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 26 czerwca 1975 r.

W imieniu Rady

P. BARRY

Przewodniczący

([1]) Dz.U. L 243 z 29.10.1971, str. 29.
([2]) Dz.U. L 73 z 27.3.1972, str. 14.

ZAŁĄCZNIK I

BIEG WSTECZNY

Każdy pojazd musi być wyposażony w urządzenie biegu wstecznego sterowane z miejsca kierowcy.

ZAŁĄCZNIK II

PRĘDKOŚCIOMIERZ

1. WYPOSAŻENIE W PRĘDKOŚCIOMIERZ

Każdy pojazd musi być wyposażony w prędkościomierz. Nie jest to wymagane w pojazdach, które są produkowane z urządzeniem rejestrującym, którego budowa i instalacja są zgodne z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 1463/70 [1] z dnia 20 lipca 1970 r. w sprawie wprowadzenia urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszej dyrektywy:

2.1. „typ pojazdu ze względu na prędkościomierz" oznacza pojazdy nieróżniące się między sobą w następujących zasadniczych względach:

2.1.1. opony do normalnej eksploatacji;

2.1.2. całkowity stosunek przenoszonych obrotów włącznie z ewentualną korektą (liczba obrotów na wejściu prędkościomierza w stosunku do jednego obrotu osi napędu prędkościomierza podczas jazdy po torze prostym);

2.1.3. typ(y) prędkościomierza; typ określony jest ze względu na tolerancję mechanizmu pomiarowego prędkościomierza, stałą techniczną urządzenia i amplitudę otrzymanych wskazań;

2.2. „opona do normalnej eksploatacji" oznacza typ lub typy opon przewidziane przez producenta dla danego typu pojazdu i określone w informacji załączonej do dyrektywy nr 70/156/EWG; opon zimowych nie uznaje się za opony do normalnej eksploatacji;

2.3. „ciśnienie na gorąco" oznacza ciśnienie pompowania na zimno wskazane przez producenta, powiększone o 0,2 bara;

2.4. „wskaźnik prędkości" oznacza część prędkościomierza przeznaczoną do informowania kierowcy o prędkości pojazdu w danej chwili.

---

[1] Dz.U. L 164 z 27.7.1970, str. 1.

3. WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ TYPU EWG

3.1. Wniosek o homologację typu EWG dla danego typu pojazdu w zakresie prędkościomierza jest składany przez producenta pojazdu lub jego należycie upoważnionego przedstawiciela.

3.2. Do wniosku załącza się następujące dokumenty w trzech egzemplarzach oraz następujące informacje:

3.2.1. opis typu pojazdu z uwzględnieniem prędkościomierza;

3.2.2. informacje o typach opon do normalnej eksploatacji;

3.2.3. współczynnik danego prędkościomierza;

3.3. W celu przeprowadzenia badań, opisanych w sekcji 5 poniżej, służbom technicznym odpowiedzialnym za przeprowadzenie testu homologacji przedstawia się pojazd reprezentatywny typu.

4. SPECYFIKACJE

4.1. Wskaźnik prędkości jest umieszczony w polu widzenia kierowcy i wyraźnie widoczny zarówno w dzień, jak i w nocy. Zakres pomiaru jest wystarczająco szeroki, by objąć prędkość maksymalną dla danego typu pojazdu wskazaną przez producenta.

4.2. Jeżeli prędkościomierz wyposażony jest w skalę i nie jest wyposażony w cyfrowy wskaźnik pomiaru, skala jest wyznaczona w sposób jasny i czytelny.

4.2.1. Przedziały skali są rzędu 1, 2, 5 lub 10 km/godz. Wartości prędkości, wielokrotności 20 km/godz., są wskazane na tarczy.

4.2.2. W przypadku gdy prędkościomierz wyprodukowany jest do sprzedaży w Państwie Członkowskim stosującym angielskie jednostki miary i w którym obowiązują przepisy przejściowe zgodnie z art. 5, jest on wyposażony jednocześnie w skalę w km/godz. i w mil/godz. (milach na godzinę). Przedziały skali są rzędu 1, 2, 5 lub 10 km/godz. i 1, 2, 5 lub 10 mil/godz., a wartości prędkości widoczne na tarczy są wielokrotnościami 20 km/godz. i 20 mil/godz.

4.3. Badanie dokładności prędkościomierza przeprowadza się zgodnie z następującą procedurą:

4.3.1. pojazd jest wyposażony w jeden z typów opon do normalnej eksploatacji; test należy powtórzyć dla każdego z typów prędkościomierza określonych przez producenta;

4.3.2. obciążenie wałka prędkościomierza odpowiada obciążeniu zgodnemu ze wskazaniami sekcji 2.6 załącznika I do dyrektywy nr 70/156/EWG;

4.3.3. temperatura pomieszczenia, w którym umieszczony jest prędkościomierz, wynosi 23 °C ± 5 °C;

4.3.4. w czasie każdego testu ciśnienie opon odpowiada ciśnieniu na gorąco określonemu w sekcji. 2.3;

4.3.5. pojazd jest poddawany badaniu przy trzech prędkościach: 40 km/godz., 80 km/godz. i 120 km/godz. lub 80 % prędkości maksymalnej określonej przez producenta, jeżeli ta ostatnia jest mniejsza niż 150 km/godz.;

4.3.6. oprzyrządowanie do badania mierzące rzeczywistą prędkości pojazdu powinno być dokładne do ± 1,0 %;

4.3.6.1. w przypadku stosowania toru próbnego ma on mieć płaską, suchą powierzchnię o wystarczającej przyczepności.

4.4. Wskazana prędkość nigdy nie może być niższa od prędkości rzeczywistej. Dla wartości próbnych określonych w sekcji 4.3.5 i dla wartości wskazanych pomiędzy nimi zachodzi następujący stosunek między prędkością V_1 wskazaną na tarczy prędkościomierza i prędkością rzeczywistą (V_2): $0 \leq V_1 - V_2 \leq \frac{V_2}{10} + 4$ km/godz..