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

►**B**

DYREKTYWA RADY

z dnia 17 września 1974 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wystających elementów zewnętrznych pojazdów silnikowych

(74/483/EWG)

(Dz.U. L 266 z 2.10.1974, str. 4)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Dyrektywa Komisji z dnia 18 kwietnia 1979 r.	L 128	1	26.5.1979
►**M2**	Dyrektywa Rady 87/354/EWG, z dnia 25 czerwca 1987 r.	L 192	43	11.7.1987
►**M3**	Dyrektywa Rady 2006 /96/WE z dnia 20 listopada 2006 r.	L 363	81	20.12.2006

zmieniona przez:

►**A1**	Akt Przystąpienia Hiszpanii i Portugalii	L 302	23	15.11.1985
►**A2**	Akt Przystąpienia Austrii, Szwecji i Finlandii	C 241	21	29.8.1994
►**A3**	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

▼B

DYREKTYWA RADY

z dnia 17 września 1974 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wystających elementów zewnętrznych pojazdów silnikowych

(74/483/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,

a także mając na uwadze, co następuje:

wymogi techniczne, które pojazdy silnikowe muszą spełniać w myśl obowiązujących przepisów krajowych, dotyczą między innymi wystających elementów zewnętrznych;

wymogi te są różne w poszczególnych Państwach Członkowskich; w związku z tym zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie Państwa Członkowskie takich samych wymogów, w uzupełnieniu lub w miejsce istniejących przepisów, w szczególności w celu wprowadzenia w odniesieniu do każdego typu pojazdu procedury homologacji typu EWG, będącej przedmiotem dyrektywy Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ([2]);

wskazane jest przyjęcie niektórych wymogów technicznych, przyjętych przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ w jej regulaminie nr 26 („Ujednolicone przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do ich wystających elementów zewnętrznych") ([3]), które zostało załączone do porozumienia z dnia 20 marca 1958 r. dotyczącego przyjęcia jednolitych warunków homologacji i wzajemnego uznawania homologacji wyposażenia pojazdów silnikowych i ich części;

wymogi te mają zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M_1 (międzynarodowa klasyfikacja pojazdów silnikowych zamieszczona jest w dyrektywie 70/156/EWG);

zbliżenie krajowych przepisów ustawowych dotyczących pojazdów silnikowych pociąga za sobą wzajemne uznawanie przez Państwa Członkowskie kontroli przeprowadzanych przez każde z nich w oparciu o wspólne wymogi; dla sprawnego funkcjonowania takiego systemu musi on zostać zastosowany we wszystkich Państwach Członkowskich jednocześnie,

([1]) Dz.U. nr C 55 z 13.5.1974, str. 14.
([2]) Dz.U. nr L 42 z 23.2.1970, str. 1.
([3]) Dokument Europejskiej Komisji Gospodarczej
E/EKG/324
E/EKG/TRANS/505
} Rev. 1 Add. 25

▼B

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazdem” jest każdy pojazd silnikowy kategorii M1 (określonej w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG), przeznaczony do użytkowania na drogach, mający przynajmniej cztery koła i rozwijający maksymalną prędkość konstrukcyjną powyżej 25 km/h.

▼M1

Artykuł 2

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić przyznania homologacji typu EWG lub krajowej homologacji typu dla dowolnego pojazdu silnikowego lub też odmówić przyznania homologacji bagażników dachowych, bagażników na narty oraz anten radiowych nadawczych i odbiorczych uznawanych za oddzielne urządzenia techniczne, ze względów odnoszących się do wystających elementów zewnętrznych w pojazdach silnikowych, jeżeli:

— pojazd jest zgodny z przepisami załączników I i II w odniesieniu do wystających elementów zewnętrznych w pojazdach silnikowych,

— bagażniki dachowe, bagażniki na narty oraz anteny radiowe nadawczo-odbiorcze uznawane za oddzielne urządzenia techniczne w rozumieniu art. 9a dyrektywy Rady 70/156/EWG są zgodne z przepisami załącznika I.

Artykuł 3

1. Żadne Państwo Członkowskie nie może, ze względów odnoszących się do wystających elementów zewnętrznych, odmówić rejestracji, zakazać sprzedaży, dopuszczenia do ruchu lub też eksploatowania pojazdu, którego wystające elementy zewnętrzne są zgodne z przepisami załączników I i II.

2. Żadne Państwo Członkowskie nie może, ze względów odnoszących się do wystających elementów zewnętrznych, zakazać wprowadzania do obrotu dowolnego rodzaju bagażników dachowych, bagażników na narty oraz anten radiowych nadawczych i odbiorczych uznawanych za oddzielne urządzenia techniczne w rozumieniu art. 9a dyrektywy 50/156/EWG, jeżeli te są zgodne z typem, na który udzielono homologacji w rozumieniu art. 2.

Artykuł 4

Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia, że będzie informowane o wszelkich zmianach dotyczących poszczególnych części lub cech, określonych w pozycji 2.2 załącznika I. Właściwe władze tego Państwa Członkowskiego ustalają, czy zachodzi konieczność ponownego przeprowadzenia testów na zmodyfikowanym typie i sporządzenia nowego sprawozdania. W przypadku gdy testy te ujawnią brak zgodności z wymogami niniejszej dyrektywy, na modyfikację nie zostanie przyznana homologacja.

▼B

Artykuł 5

Zmiany niezbędne do dostosowania przepisów załączników I, II i III do postępu technicznego przyjmuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

▼B

Artykuł 6

1. Do dnia 1 czerwca 1975 r. Państwa Członkowskie przyjmują i publikują przepisy niezbędne w celu wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie informują o tym Komisję.

Niniejsze przepisy stosuje się od dnia 1 października 1975 r.

2. Z chwilą notyfikacji niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie zapewniają, że wszelkie projekty przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych, które zamierzają przyjąć w zakresie objętym niniejszą dyrektywą, przekazywane są Komisji w terminie umożliwiającym jej zgłoszenie własnych uwag.

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

PRZEPISY OGÓLNE, DEFINICJE, WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ TYPU EWG, HOMOLOGACJA TYPU EWG, SPECYFIKACJE OGÓLNE, SPECYFIKACJE SZCZEGÓŁOWE, ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

1. PRZEPISY OGÓLNE

▼M1

1.1. Przepisy niniejszego załącznika nie mają zastosowania do zewnętrznych lusterek wstecznych ani do zaczepów do holowania.

▼B

1.2. Niniejsze przepisy mają na celu ograniczenie ryzyka wystąpienia lub złagodzenie obrażeń cielesnych u osoby, która uderzyłaby się lub otarła o nadwozie w przypadku kolizji. ►M1 Obowiązuje zarówno w przypadku gdy pojazd jest nieruchomy jak również, gdy znajduje się w ruchu. ◄

2. DEFINICJE

Do celów niniejszej dyrektywy:

2.1. „homologacja pojazdu” oznacza zatwierdzenie danego typu pojazdu w odniesieniu do jego wystających elementów zewnętrznych;

2.2. „typ pojazdu ze względu na wystające elementy zewnętrzne” to kategoria pojazdów silnikowych, nieróżniących się od siebie pod istotnymi względami takimi jak kształt czy materiały, z jakich wykonana jest ich zewnętrzna powierzchnia;

▼M1

2.3. „powierzchnia zewnętrzna” oznacza zewnętrzną stronę pojazdu włączając w to maskę silnika, pokrywę bagażnika, drzwi, błotniki, dach, światła oraz kierunkowskazy oraz widoczne elementy wzmacniające;

2.4. „linia podłogi” oznacza linię wyznaczoną w następujący sposób:

wokół obciążonego pojazdu stopniowo wykreśla się stożek o pionowej osi, której wysokość nie jest określona, i o kącie połówkowym 30°, w taki sposób, aby przystawał stale i możliwie jak najniżej do zewnętrznej powierzchni pojazdu. Linia podłogi jest geometrycznym śladem punktów styczności. Przy wyznaczaniu linii podłogi nie bierze się pod uwagę miejsca przyłożenia podnośnika, rur wydechowych i kół. Przyjmuje się, że otwory pozostawione na koła są wypełnione przez wyimaginowaną powierzchnię, która stanowi płynne przedłużenie otaczającej ją powierzchni zewnętrznej. Przy określaniu linii podłogi bierze się pod uwagę zderzaki umieszczone z przodu oraz z tylu pojazdu. W zależności od rodzaju pojazdu linia wyznaczająca podłogę może przebiegać po obwodzie odcinka zderzaka lub też wzdłuż płatu poszycia nadwozia poniżej zderzaka. W przypadku występowania jednocześnie dwóch lub więcej punktów stycznych, przy wyznaczaniu linii podłogi bierze się pod uwagę ten z punktów, który jest położony niżej;

2.5. „promień krzywizny” oznacza promień łuku koła, który jest najbliższy zaokrąglonemu kształtowi rozpatrywanej części składowej;

2.6 „pojazd w pełni obciążony” oznacza pojazd obciążony do technicznie dopuszczalnej masy maksymalnej. Pojazdy wyposażone w zawieszenie hydro-pneumatyczne, hydrauliczne lub pneumatyczne bądź też w urządzenia służące do automatycznego wyrównywania poziomu obciążenia poddawane są testom w najbardziej niekorzystnych warunkach pracy, określonych przez producenta;

▼M1

2.7 „skrajna krawędź zewnętrzna” pojazdu oznacza, w odniesieniu do ścian bocznych pojazdu, płaszczyznę równoległą do środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i zbiegającą się ze swoją boczną krawędzią zewnętrzną oraz w odniesieniu do przedniego i tylnego zakończenia, poprzeczną prostopadłą płaszczyznę pojazdu zbiegającą się swoimi przednimi i tylnymi krawędziami, nie uwzględniając wystających elementów zewnętrznych:

2.7.1. opon położonych blisko miejsca styczności z podłożem wystających elementów zewnętrznych i złącz ciśnieniomierza w oponie;

2.7.2. urządzeń przeciwpoślizgowych, które mogą być umocowane na kołach;

2.7.3. lusterek wstecznych;

2.7.4. kierunkowskazów, świateł obrysowych, przednich i tylnych świateł pozycyjnych oraz świateł postojowych;

2.7.5. w odniesieniu do przodu i tyłu pojazdu: elementów umocowanych na zderzakach, urządzeń do holowania oraz rur wydechowych.

2.8. „wymiar wystającego elementu zewnętrznego” części składowej umieszczonej na płacie poszycia nadwozia oznacza wymiar ustalony przy użyciu metody ustalonej w pozycji 2 załącznika II;

2.9. Nominalna linia płatu poszycia nadwozia oznacza linię przechodzącą przez dwa punkty wyznaczone przez pozycje środka kuli, gdy styka się ona po raz pierwszy i po raz ostatni z częścią składową, w trakcie wykonywania czynności pomiarowych określonych w pozycji 2.2 załącznika II.

3. WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ TYPU EWG

3.1. **Wniosek o homologację typu EWG pojazdu w odniesieniu do wystających elementów zewnętrznych**

3.1.1. Wniosek o homologację typu EWG pojazdu w odniesieniu do wystających elementów zewnętrznych składa producent pojazdu lub jego upoważniony przedstawiciel.

3.1.2. Do wniosku załącza się w trzech egzemplarzach wymienione poniżej dokumenty:

3.1.2.1. fotografie przednich, tylnych oraz bocznych części pojazdu wykonane pod kątem 30°-45° do pionowej wzdłużnej środkowej płaszczyzny pojazdu;

3.1.2.2. rysunki zderzaków;

3.1.2.3. gdzie właściwe, rysunki poszczególnych wystających elementów zewnętrznych oraz, jeżeli to konieczne, niektórych odcinków powierzchni zewnętrznej określonej w pozycji 6.9.1.

3.1.3. Producent dostarcza służbie technicznej odpowiedzialnej za wykonywanie badań homologacyjnych, pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, którego dotyczy homologacja. Na wniosek służby technicznej, producent dostarcza także ściśle określone części składowe oraz próbki użytych materiałów.

3.2. **Wniosek o homologację typu EWG w odniesieniu do bagażników dachowych, bagażników na narty oraz anten radiowych nadawczo-odbiorczych, uznawanych za oddzielne urządzenia techniczne**

3.2.1. Wniosek o homologację typu EWG w odniesieniu do bagażników dachowych, bagażników na narty oraz anten radiowych nadawczo-odbiorczych uznawanych za oddzielne urządzenia techniczne w rozumieniu art. 9a dyrektywy 70/156/EWG składa producent pojazdu lub też producent wyżej wspomnianych oddzielnych urządzeń technicznych, albo ich upoważniony przedstawiciel.

3.2.2. Dla każdego typu urządzenia określonego w pozycji 3.2.1, do wniosku o homologację należy dołączyć:

3.2.2.1. sporządzone w trzech egzemplarzach dokumenty określające właściwości techniczne oddzielnego urządzenia technicznego, zaopatrzone w instrukcję montażową dla każdego sprzedawanego oddzielnie urządzenia technicznego;

▼M1

3.2.2.2. wzór typu oddzielnego urządzenia technicznego. Jeżeli właściwe władze uznają to za konieczne, mogą zażądać kolejnego wzoru. Wzory są oznaczone w sposób wyraźny i nieusuwalny znakiem określonym w art. 9a ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG. W odniesieniu do bagażników dachowych, bagażników na narty należy umożliwić ich późniejsze obowiązkowe oznaczenie numerem homologacji typu EWG. Numer homologacji typu jest poprzedzony międzynarodowym literami rejestracyjnym państwa udzielającego homologacji ►A1 [1] ◄.

4. HOMOLOGACJA TYPU EWG

(4.1.)

(4.2.)

(4.3.)

(4.4.)

(4.4.1.)

(4.4.2.)

(4.5.)

4.6. Do świadectwa homologacji typu EWG załącza się formularz zgodny ze wzorem zamieszczonym w załączniku III.

4.6.1. W przypadku udzielenia homologacji na wniosek określony w pozycji 3.1, do świadectwa homologacji dołącza się formularz zgodny ze wzorem zamieszczonym w załączniku III.

4.6.2. W przypadku udzielenia homologacji na wniosek określony w pozycji 3.2, wystawia się formularz zgodny ze wzorem zamieszczonym w załączniku IV.

4.6.3. Gdy we wniosku określonym w pozycji 3.1 istnieje odniesienie do typu przedstawionego w załączniku IV, zakres badań pojazdu w odniesieniu do wystających elementów zewnętrznych jest odpowiednio ograniczany. W takich przypadkach świadectwu homologacji typu danego pojazdu towarzyszy kopia świadectwa homologacji typu dla oddzielnego urządzenia technicznego.

▼B

5. SPECYFIKACJE OGÓLNE

5.1. Przepisy niniejszego załącznika nie mają zastosowania do części powierzchni zewnętrznej, które przy obciążeniu pojazdu ładunkiem i przy zamkniętych drzwiach, oknach, pokrywach itd. znajdują się:

5.1.1. na wysokości ponad 2 & ;m; lub

5.1.2. poniżej linii podłogi; lub

▼M1

5.1.3. umieszczone tak, iż zarówno w położeniu statycznym jak i w trakcie pracy, nie styka się z kulą o średnicy 100 mm.

▼B

5.2. Zewnętrzna powierzchnia pojazdów nie może zawierać skierowanych na zewnątrz spiczastych lub ostrych części ani elementów, które z uwagi na swój kształt, rozmiary, ustawienie lub twardość mogłyby zwiększyć ryzyko powstania lub zakres obrażeń u osoby, która uderzyłaby się lub otarła o nadwozie w przypadku kolizji.

5.3. Zewnętrzna powierzchnia pojazdów nie powinna zawierać elementów skierowanych na zewnątrz, mogących zaczepiać się o pieszych, rowerzystów lub motocyklistów.

▼M1

5.4. Promień krzywizny dowolnej części wystającej poza obrys powierzchni zewnętrznej nie powinien być mniejszy niż 2,5 mm. Wymóg ten

[1] B = Belgia, D = Niemcy, DK = Dania, E = Hiszpania, F = Francja, ►M2 EL = Grecja ◄, I = Włochy, IRL = Irlandia, L = Luksemburg, NL = Niderlandy, P = Portugalia, UK = Wielka Brytania ►A2 , 12 = Austrii, 17 = Finlandii, 5 = Szwecji ◄ ►A3 , 8 = Republiki Czeskiej, 29 = Estonii, CY = Cypru, 32 = Łotwy, 36 = Litwy, 7 = Węgier, MT = Malty, 20 = Polski, 26 = Słowenii, 27 = Słowacji, ◄ ►M3 34 = Bułgarii, 19 = Rumunii. ◄

▼M1

nie ma zastosowania dla części, które wystają nie więcej niż 5 mm poza obrys zewnętrznej powierzchni, ale zewnętrzny kąt natarcia takiej części jest ścięty, z wyjątkiem, gdy takowe części wystają mniej niż 1,5 mm.

▼B

5.5. W przypadku wystających części powierzchni zewnętrznej wykonanych z materiału, którego twardość nie przekracza 60 wg Shore'a, promień krzywizny może być mniejszy niż 2,5 mm. ►M1 Pomiary twardości dokonywane są z częścią składową umieszczoną na pojeździe. Jeżeli nie jest możliwe przeprowadzenie pomiaru twardości według metody Shore'a, zastosowane będą równoważne metody pomiaru dla wyznaczenia wartości. ◄

▼M1

5.6. Przepisy zawarte w pozycjach 5.1.–5.5. stosuje się dodatkowo do szczegółowych specyfikacji określonych w kolejnej pozycji 6, z wyjątkiem gdy te szczegółowe specyfikacje wyraźnie stanowią inaczej.

▼B

6. SPECYFIKACJE SZCZEGÓŁOWE

6.1. **Elementy ozdobne**

6.1.1. Dodatkowe elementy ozdobne, wystające na odległość ponad 10 mm od swojego umocowania, powinny się odłączać lub zginać pod wpływem siły 10 daN, oddziałującej w jakimkolwiek kierunku na ich najbardziej wystający punkt, w płaszczyźnie w przybliżeniu równoległej do powierzchni, na której zostały zamontowane. Niniejsze przepisy nie mają zastosowania do elementów ozdobnych umieszczonych na osłonie chłodnicy, w odniesieniu do których stosuje się wymogi ogólne z pozycji 5. ►M1 W celu przyłożenia siły o wartości 10 daN używany jest płasko zakończony bijak o średnicy nie przekraczającej 50 mm. Jeśli jest to niemożliwe zostanie zastosowana metoda równoważna. Po schowaniu, odłączeniu lub też odchyleniu elementów ozdobnych, pozostałe elementy wystające nie mogą wystawać poza obrys więcej niż na długość 10 mm. Te pozostawione elementy wystające w każdym razie odpowiadają przepisom pozycji 5.2. Jeżeli element dekoracyjny jest umieszczony na podstawie, to ta podstawa traktowana jest jako część elementu dekoracyjnego, a nie jako część powierzchni podparcia. ◄

6.1.2. Wymogi powyższej pozycji 6.1.1 nie obejmują listew lub osłon zabezpieczających, umieszczonych na zewnętrznej powierzchni. Jednakże powinny one być mocno przymocowane do pojazdu.

▼M1

_____

▼B

6.2. **Światła główne**

6.2.1. Dopuszcza się wystające osłony lub obramowania świateł głównych, pod warunkiem że nie wystają na odległość ponad 30 mm w stosunku do powierzchni zewnętrznej szkła światła, a ich promień krzywizny we wszystkich punktach wynosi co najmniej 2,5 mm. ►M1 Jeśli reflektor jest umieszczony za dodatkową przeźroczystą powierzchnią, pomiar elementu wystającego dokonywany jest od najdalej wysuniętego na zewnętrz punktu przeźroczystej powierzchni. Element wystający zostanie określony zgodnie z metodą opisaną w pozycji 3 załącznika II. ◄

6.2.2. Światła główne wysuwane powinny spełniać wymogi przedstawione w pozycji 6.2.1, zarówno w pozycji wysuniętej jak i wsuniętej.

▼M1

6.2.3. Przepisy pozycji 6.2.1. nie mają zastosowania do reflektorów wpuszczonych w nadwozie lub też „zawieszonych" poza nadwoziem, jeżeli to ostatnie spełnia wymogi pozycji 6.9.1.

▼B

6.3. **Osłony i odstępy między elementami**

▼M1

6.3.1. Wymogi pozycji 5.4 nie mają zastosowania do przestrzeni między stałymi a ruchomymi elementami, włączając w to kratki wylotu

▼M1

powietrza i kratki chłodnicy pod warunkiem że odległość między następującymi po sobie elementami nie przekracza długości 40 mm oraz pod warunkiem że kratki lub przerwy mają znaczenie użytkowe. W przypadku przerw o długości między 25–40 mm, promień krzywizny nie może wynosić mniej niż 1 mm Jednakże w przypadku gdy, odległość między następującymi po sobie elementami wynosi 25 mm lub mniej, promień krzywizny zewnętrznej powierzchni elementów nie może wynosić mniej niż 0,5 mm Odległość między dwoma następującymi po sobie elementami kratek oraz przerw określa się zgodnie z metodą opisaną w pozycji 4 załącznika II.

▼B

6.3.2. Połączenia strony przedniej ze stronami bocznymi każdego elementu tworzącego osłonę lub odstęp powinny być tępe.

6.4. **Wycieraczki szyby przedniej**

▼M1

6.4.1. Obudowa wycieraczki szyby przedniej powinna umożliwiać wyposażenie płozy zgarniakowej wycieraczki w osłonę ochronną o promieniu krzywizny odpowiadającym wymogom pozycji 5.4 oraz w pióro wycieraczki o powierzchni nie mniejszej niż 150 mm^2. Powierzchnia zaokrąglonych osłon mierzona nie więcej niż 6,5 mm od najdalej wysuniętego punktu wynosi nie mniej niż 150 mm^2. Wymagania te stosuje się również do wycieraczek tylnych szyb oraz wycieraczek reflektorów.

6.4.2. Pozycja 5.4. nie ma zastosowania do piór wycieraczki ani do żadnych innych elementów podtrzymujących. Jednakże urządzenia te muszą być wykonane w taki sposób, aby nie posiadały ostrych kątów jak i zaostrzonych lub ciętych krawędzi.

▼B

6.5. **Zderzaki**

▼M1

6.5.1. Zakończenia zderzaków powinny być zakrzywione do wewnątrz, w stosunku do powierzchni zewnętrznej, w celu zmniejszenia ryzyka uszkodzenia. Uważa się, że wymóg ten jest spełniony, jeśli zderzak jest wbudowany lub scalony z nadwoziem lub też, gdy zderzak jest tak zakrzywiony do środka, tak że nie styka się z kulą o średnicy 100 mm oraz przerwa między zakończeniem zderzaka i otaczającym go nadwoziem nie przekracza 20 mm.

▼B

6.5.2. Części składowe zderzaków powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby minimalny promień krzywizny wszystkich sztywnych powierzchni wygiętych na zewnątrz wynosił 5 mm.

▼M1

6.5.3. Wymogi pozycji 6.5.2. nie mają zastosowania do elementów zderzaka lub też jego wypustek, jeżeli te wystają nie więcej niż 5 mm, ze szczególnym uwzględnieniem osłon i spryskiwaczy urządzeń do oczyszczania reflektorów; ale zewnętrzne kąty natarcia tych części muszą być tępe, z wyjątkiem tych części, które wystają mniej niż 1,5 mm.

6.6. **Klamki, zawiasy oraz przyciski na drzwiach, pokrywach bagażnika i klapach, nakrywki wlotu zbiornika paliwa oraz osłony**

6.6.1. Klamki drzwi lub bagażnika nie mogą wystawać więcej niż 40 mm, inne części nie mogą wystawać więcej niż 30 mm.

6.6.2. Jeżeli klamki drzwi bocznych obracają się, muszą one spełniać jedno z następujących wymagań:

6.6.2.1. W przypadku gdy klamki drzwi obracają się równolegle do płaszczyzny drzwi, to otwarty koniec klamki powinien być skierowany do tyłu. Koniec takiej klamki powinien być zagięty w kierunku płaszczyzny drzwi i umieszczony w ochronnej osłonie lub też wpuszczony do środka.

6.6.2.2. Klamki, które obracają się na zewnątrz w dowolnym kierunku, który nie jest równoległy do powierzchni drzwi, muszą w pozycji zamkniętej być osłonięte ochronną osłoną lub wpuszczone do środka. Otwarty koniec powinien być skierowany do tyłu bądź też opadać ku dołowi.

▼M1

Jednakże klamki nie spełniające ostatniego warunku mogą zostać zatwierdzone, jeżeli:

— posiadają niezależny mechanizm powrotny,

— w przypadku uszkodzenia mechanizmu powrotnego, klamka nie może wystawać więcej niż 15 mm,

— w pozycji otwartej spełniają wymogi określone w pozycji 5.4., oraz

— powierzchnia czołowa uchwytu, mierzona nie więcej niż 6,5 mm od najdalej wysuniętego punktu, wynosi nie mniej niż 150 mm^2.

6.7. **Koła, nakrętki kół, kołpaki i tarcze kół**

▼B

6.7.1. W tym przypadku wymogi pkt 5.4 nie mają zastosowania.

▼M1

6.7.2. Koła, nakrętki kół, kołpaki i tarcze kół nie powinny posiadać żadnych spiczastych lub też ostrych części wystających poza zewnętrzną płaszczyznę obręczy koła. Dopuszcza się skrzydełkowe nakrętki kół.

▼B

6.7.3. W czasie jazdy po torze prostym, żadna część kół, z wyjątkiem opon, umieszczona powyżej płaszczyzny poziomej przechodzącej przez ich oś obrotu, nie powinna wychodzić poza rzut pionowy na płaszczyznę poziomą zewnętrznej powierzchni lub struktury. Jednakże jeżeli istnieją wymogi funkcjonalne, kołpaki kół, zakrywające nakrętki koła i piasty mogą wystawać poza rzut pionowy zewnętrznej powierzchni lub struktury, pod warunkiem że powierzchnia wystającej części ma promień krzywizny równy co najmniej 30 mm, a rzut pionowy wystającego elementu nie przekracza w żadnym przypadku odległości 30 mm w stosunku do rzutu pionowego zewnętrznej powierzchni lub struktury.

6.8. **Krawędzie blaszane**

6.8.1. Krawędzie blaszane, takie jak rynienki ściekowe czy prowadnice drzwi przesuwnych, są niedozwolone, z wyjątkiem tych, które są zagięte do wewnątrz lub są wyposażone w element ochronny, spełniający wymogi niniejszego załącznika mające zastosowanie do tego elementu. ►M1 Przyjmuje się, iż niezabezpieczona krawędź jest zagięta do tyłu zarówno wtedy, gdy kąt zagięcia do tyłu wynosi około 180° lub też jest zagięta w kierunku karoserii w taki sposób, że nie styka się z kulą o średnicy 100 mm. ◄

6.9. **Ściany nadwozia**

6.9.1. Promień krzywizny zagięć ścian nadwozia może być mniejszy niż 2,5 mm, pod warunkiem że nie jest mniejszy niż jedna dziesiąta wysokości „H” wystającego elementu, mierzonej zgodnie z metodą opisaną w ►M1 pozycja 1 załącznika II ◄.

6.10. **Boczne owiewki lub odrzutniki deszczu**

6.10.1. Promień krzywizny krawędzi owiewek bocznych powinien wynosić co najmniej 1 mm na krawędziach odchylanych na zewnątrz.

▼M1

6.11. **Wsporniki podnośnika oraz rury wydechowe**

6.11.1. Wsporniki podnośnika oraz rury wydechowe nie powinny wystawać więcej niż 10 mm ponad pionowy przekrój linii podłogi, która położona jest pionowo w stosunku do znajdujących się ponad nią wsporników podnośnika i rur wydechowych. Wyjątkowo rura wydechowa, może wystawać więcej niż 10 mm ponad pionowy przekrój linii podłogi pod warunkiem że zakończona jest zaokrąglonymi krawędziami, przy minimalnym kącie krzywizny wynoszącym 2,5 mm.

6.12. **Zawory klapowe wlotu i wylotu powietrza**

6.12.1. Zawory klapowe wlotu i wylotu powietrza powinny spełniać wymogi pozycji 5.2, 5.3 oraz 5.4 we wszystkich pozycjach jazdy.

6.13. **Dach**

6.13.1. Składany dach ocenia się tylko w pozycji zamkniętej.

▼M1

6.13.2. Dach składany w pojazdach z dachem składanym poddaje się badaniom zarówno w pozycji podniesionej jak i opuszczonej.

6.13.2.1. Kiedy dach znajduje się w pozycji opuszczonej, nie przeprowadza się badań pojazdu w odniesieniu do wnętrza powierzchni, która zostałaby utworzona gdyby dach znajdował się w podniesionej pozycji.

6.13.2.2. Jeśli w standardowym wyposażeniu jest osłona układu przenoszącego otwieranego dachu w pozycji złożonej, testy powinny być przeprowadzone przy osłonie znajdującej się w tej pozycji.

6.14. **Okna**

6.14.1. Okna, które otwierają się na zewnątrz w stosunku do zewnętrznej powierzchni pojazdu powinny odpowiadać następującym przepisom we wszystkich pozycjach jazdy:

6.14.1.1. żadna odkryta krawędź nie może być zwrócona ku przodowi;

6.14.1.2. żadna część okna nie powinna wystawać poza najdalej wysunięty na zewnątrz punkt pojazdu.

6.15. **Miejsce przeznaczone do zamocowania tablic rejestracyjnych**

6.15.1. Ramki, w które producent wyposażył pojazd, w celu zamocowania tablic rejestracyjnych powinny spełniać wymogi pozycji 5.4 niniejszego załącznika jeżeli stykają się z kulą o średnicy 100 mm, kiedy tablica rejestracyjna zainstalowana jest zgodnie z zaleceniem producenta.

6.16. **Bagażniki dachowe oraz bagażniki na narty**

6.16.1. Bagażniki dachowe oraz bagażniki na narty powinny być zamontowane na pojeździe w taki sposób, aby możliwe było ich zablokowanie, w co najmniej jednym kierunku jak również, aby poziome, podłużne oraz poprzeczne siły, które mogą być przekazane, były, co najmniej równe pionowej nośności bagażnika, jak zostało to określone przez producenta. W celu przeprowadzenia badań bagażnik dachowy lub bagażnik na narty należy przymocować do pojazdu zgodnie z instrukcjami producenta; w czasie badań obciążenia nie należy przykładać tylko do jednego punktu.

6.16.2. Powierzchnie, które po zamontowaniu bagażnika, stykają się z kulą o średnicy 165 mm nie mogą mieć elementów, o promieniu krzywizny mniejszym niż 2,5 mm, chyba że znajdują zastosowanie przepisy pozycji 6.3.

6.16.3. Elementy służące do mocowania takie jak śruby, które zakręca się lub zwalnia bez użycia narzędzi, nie mogą wystawać więcej niż 40 mm poza powierzchnie określone w pozycji 6.16.2, przy czym część wystająca określona jest zgodnie z metodą przewidzianą w pozycji 2 załącznika II, ale przy zastosowaniu kuli o średnicy 165 mm, w przypadku zastosowania metody opisanej w pozycji 2.2 niniejszego załącznika.

6.17. **Anteny radiowe nadawczo-odbiorcze**

6.17.1. Anteny radiowe nadawczo-odbiorcze powinny być przymocowane do pojazdu w taki sposób, aby nie zamocowany koniec anteny w każdej pozycji jazdy określonej przez producenta anteny, znajdował się na wysokości mniejszej niż 2 metry od powierzchni jezdni, znajdował się w strefie ograniczonej pionowymi płaszczyznami znajdującymi się w odległości 10 mm wewnątrz najdalej wysuniętego punktu na zewnątrz pojazdu, określonego w pozycji 2.7.

6.17.2. Ponadto, anteny muszą być przymocowane do pojazdu w taki sposób i jeżeli to konieczne, ich niezamocowane końce ograniczone w taki sposób, aby żadna część anteny nie wystawała poza najdalej wysunięty punkt pojazdu, określony w pozycji 2.7.

6.17.3. Wsporniki anten mogą mieć promień krzywizny mniejszy niż 2,5 mm. Jednakże ich niezamocowane zakończenia powinny być unieruchomione przy pomocy trzonków, których promienie krzywizny nie mogą być mniejsze niż 2,5 mm.

6.17.4. Podstawy anten nie powinny wystawać więcej niż 30 mm, co ustala się zgodnie z procedurą określoną w pozycji 2 załącznika II. Jednakże w przypadku anten ze wzmacniaczami wbudowanymi w podstawę, podstawa może wystawać nie więcej niż 40 mm.

▼M1

6.18. **Instrukcje montażu**

6.18.1. Bagażniki dachowe oraz bagażniki na narty oraz anteny radiowe nadawczo-odbiorcze, na które udzielono homologacji, uznając je za oddzielne urządzenia techniczne nie mogą być oferowane na sprzedaż, sprzedawane ani kupowane, jeżeli nie są zaopatrzone w instrukcje montażu. Instrukcje montażu zawierają wystarczające informacje, aby umożliwić montaż homologowanych części składowych na pojeździe w taki sposób, który jest zgodny z właściwymi przepisami pozycji 5 i 6. W szczególności, w przypadku anten teleskopowych, musi zostać określona pozycja ustawienia.

▼B

(7.)

(7.1.)

(7.1.1.)

(7.1.2.)

(7.2.)

8. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

(8.1.)

8.2. W celu sprawdzenia zgodności z zatwierdzonym typem, przeprowadza się odpowiednią liczbę wyrywkowych kontroli na pojazdach produkowanych seryjnie.

(9.)

(9.1.)

(9.2.)

(10.)

▼B

ZAŁĄCZNIK II

▼M1

METODY OKREŚLANIA WYMIARÓW CZĘŚCI WYSTAJĄCYCH ORAZ SZCZELIN

1. METODY OKREŚLANIA WYSOKOŚCI WYSTAJĄCYCH ZAGIĘĆ NA PŁYCIE NADWOZIA

▼B

►M1 1.1. ◄ Wysokość H wystającego elementu określa się metodą graficzną z wykorzystaniem okręgu o średnicy 165 mm, stycznego wewnętrznie do zewnętrznego obrysu powierzchni zewnętrznej badanego elementu.

►M1 1.2. ◄ Wysokość H stanowi maksymalną wartość odległości, mierzonej na prostej przechodzącej przez środek okręgu o średnicy 165 mm, między obwodem tego okręgu a zewnętrznym obrysem wystającego elementu (patrz: rysunek 1).

►M1 1.3. ◄ W przypadku gdy część zewnętrznego obrysu powierzchni zewnętrznej badanego elementu nie styka się od zewnątrz z okręgiem o średnicy 100 mm, uznaje się, że obrys powierzchni w tym miejscu odpowiada fragmentowi obwodu okręgu o średnicy 100 mm, zawartemu między punktami styczności z obrysem zewnętrznym (patrz: rysunek 2).

►M1 1.4. ◄ Producent powinien dostarczyć przekroje powierzchni zewnętrznej badanych elementów, w celu umożliwienia określenia wysokości wystających elementów powyższą metodą.

▼M1

2. METODY OKREŚLANIA WYMIARÓW WYSTAJĄCEJ CZĘŚCI SKŁADOWEJ PRZYMOCOWANEJ DO POWIERZCHNI ZEWNĘTRZNEJ

2.1. Wymiary wystającej części składowej przymocowanej na powierzchni wypukłej mogą być ustalone zarówno bezpośrednio jak również poprzez odniesienie do rysunku odpowiedniego odcinka zamontowanej części składowej, przedstawiającym tą część po jej zamontowaniu.

2.2. Jeżeli wymiary wystającej części przymocowanej do powierzchni innej niż wypukła, nie mogą zostać określone na podstawie zwykłych pomiarów, to ustala się je na podstawie maksymalnej różnicy odległości między środkiem kuli o średnicy 100 mm, a nominalną linią płatu poszycia nadwozia, w chwili, gdy kula się jednocześnie obraca i styka się z tą częścią składową. Rysunek 3 przedstawia przykład zastosowania tej procedury.

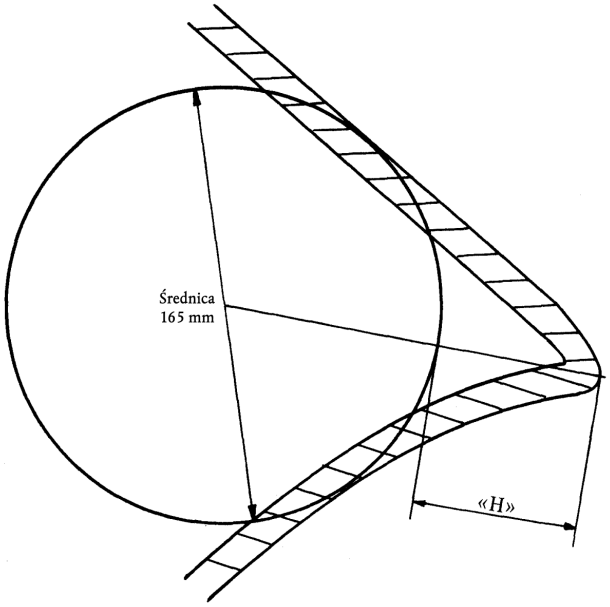
3. METODY OKREŚLANIA WYMIARU WYSTAJĄCYCH ELEMENTÓW OSŁON REFLEKTORÓW ORAZ ICH OPRAW

3.1. Pomiaru wymiaru elementów reflektorów wystających poza zewnętrzną powierzchnię dokonuje się poziomo od punktu, w którym styka się on z kulą o średnicy 100 mm, tak jak zostało to pokazane na rysunku 4.

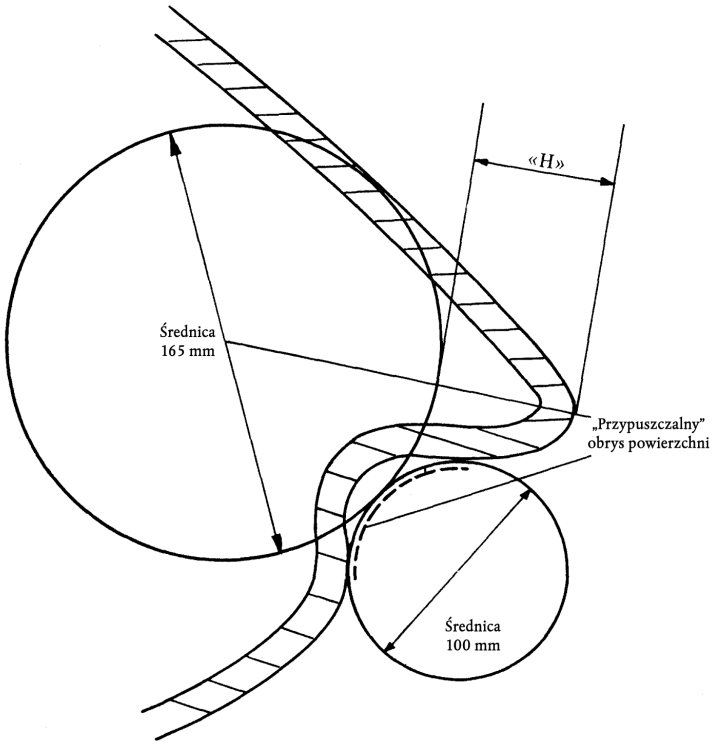
4. METODA OKREŚLANIA WYMIARÓW PRZERWY LUB PRZESTRZENI MIĘDZY ELEMENTAMI KRATEK

4.1. Wymiary przerwy lub przestrzeni między elementami kratek określa się na podstawie odległości między dwoma płaszczyznami przechodzącymi przez punkty stykania się z kulą oraz prostą prostopadłą do linii łączącej te punkty. Rysunki 5 i 6 przedstawiają przykłady zastosowania niniejszej procedury.

▼B

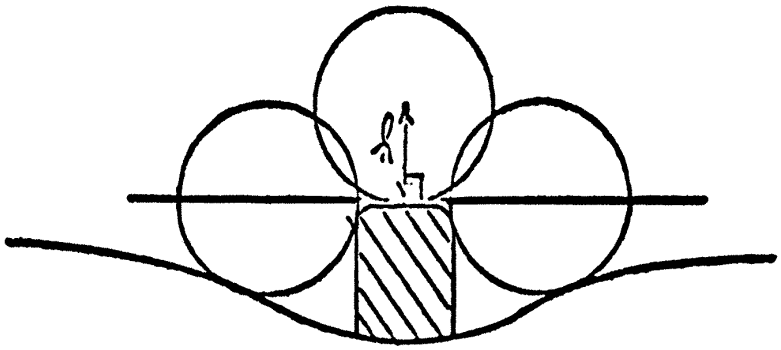


Rysunek 1

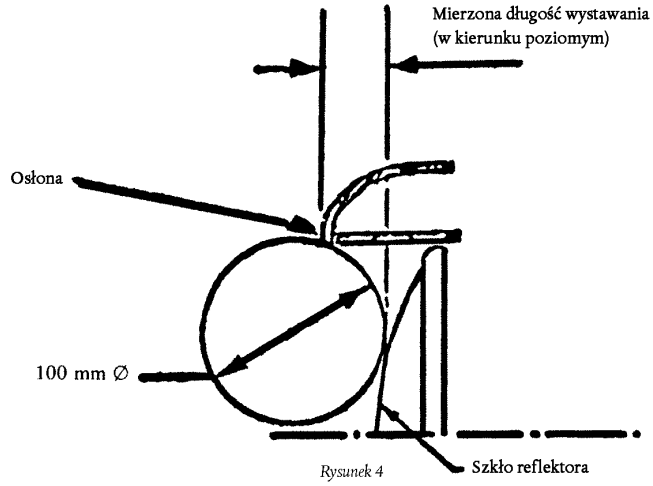


Rysunek 2

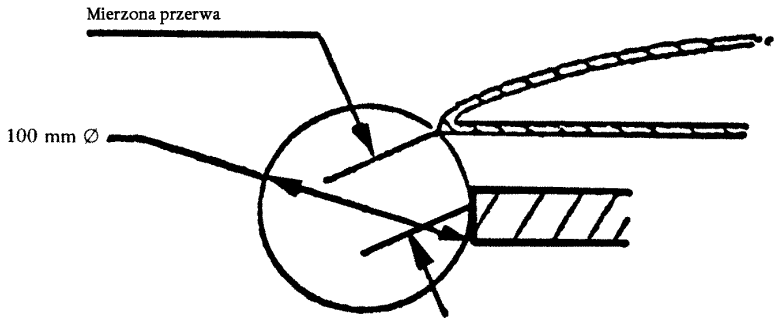
▼M1



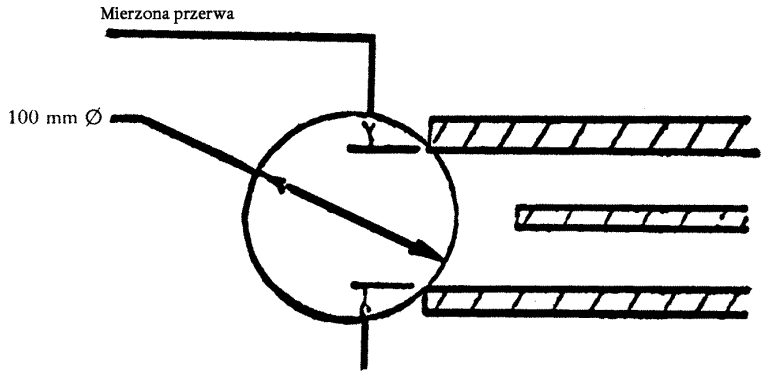
Rysunek 3



Rysunek 4



Rysunek 5



Rysunek 6

▼M1

ZAŁĄCZNIK III

WZÓR

▼B

▶(1)

Nazwa urzędu

ZAŁĄCZNIK DO ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU EWG W ODNIESIENIU DO WYSTAJĄCYCH ELEMENTÓW ZEWNĘTRZNYCH W POJAZDACH SILNIKOWYCH

(Artykuł 4 ust. 2 i art. 10 dyrektywy Rady z dnia 6 lutego 1970 r., w sprawie zbliżana ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep)

Uwzględniając zmiany zgodnie z dyrektywą 79/488/EWG ◀

Nr homologacji .....

1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu .....
2. Typ pojazdu .....
3. Nazwa i adres producenta: .....

   .....
4. W stosownych przypadkach, nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta:

   .....
5. Pojazd przedstawiono do homologacji dnia .....
6. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań homologacyjnych .....

   .....
7. Data wystawienia protokołu przez tę placówkę .....
8. Numer protokołu sporządzonego przez tę placówkę .....
9. Wniosek o homologację w odniesieniu do wystających elementów zewnętrznych pojazdu rozpatrzono pozytywnie/negatywnie (2).....

   .....
10. Miejsce .....
11. Data .....
12. Podpis .....
13. W załączeniu następujące dokumenty, opatrzone numerem homologacji wskazanym powyżej:

    ..... zdjęcia pojazdu z przodu, z tyłu i z boków;

    ..... rysunki, wraz z podaniem wymiarów, zderzaków oraz, w stosownych przypadkach,

    ..... rysunki niektórych wystających elementów zewnętrznych.

(2) Niepotrzebne skreślić.

▼M1

ZAŁĄCZNIK IV

WZÓR

(Format maksymalny: A4 (210 x 297 mm)

Nazwa urzędu

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU ODDZIELNEGO URZĄDZENIA TECHNICZNEGO

(Artykuł 9a dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r., w sprawie zbliżana ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep)

Oddzielne urządzenie techniczne: typ bagażnika dachowego, bagażnika na narty, anteny nadawczo-odbiorczej [1]

Numer homologacji typu EWG dla oddzielnego urządzenia technicznego:

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy .....
2. Typ .....
3. Nazwa i adres producenta .....
   .....
4. Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta, jeśli został wyznaczony .....
   .....
5. Charakterystyka oddzielnego urządzenia technicznego .....
   .....
6. Ograniczenia użytkowania, jeśli istnieją, oraz instrukcja montażu .....
   .....
7. Wzór wymagany do homologacji typu EWG oddzielnego urządzenia technicznego przedłożony dla .....
8. Służba techniczna .....
9. Data sporządzenia raportu z badań przez służbę techniczną .....
10. Ilość sprawozdań z badań sporządzonych przez służbę techniczną .....
11. Udzielono/odmówiono udzielenia [1] homologacji typu EWG dla oddzielnego urządzenia technicznego, w odniesieniu do bagażnika dachowego, bagażnika na narty lub anten nadawczo-odbiorczych [1].....
12. Miejsce .....
13. Data .....
14. Podpis .....
15. Następujące dokumenty opatrzone wyżej wymienionym numerem homologacji typu EWG dla oddzielnych urządzeń technicznych, zostały załączone do niniejszego świadectwa: ..... (podać szczegóły, gdzie właściwe)
16. Uwagi .....

[1] Niepotrzebne skreślić.