31999L0007

DYREKTYWA KOMISJI 1999/7/WE

z dnia 26 stycznia 1999 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/311/EWG odnoszącą się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/311/EWG z dnia 8 czerwca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep ([1]), ostatnio zmienioną dyrektywą 92/62/EWG ([2]), w szczególności jej art. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

dyrektywa 70/311/EWG jest jedną z dyrektyw szczegółowych dotyczących procedury udzielania homologacji typu WE, która została ustanowiona na mocy dyrektywy Rady 70/156/EWG ([3]), ostatnio zmienionej dyrektywą Komisji 98/14/WE ([4]) dotyczącą homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep; przepisy ustanowione w dyrektywie 70/156/EWG dotyczącej układów pojazdów, części składowych oraz oddzielnych jednostek technicznych stosuje się do dyrektywy 70/311/EWG;

w celu praktycznego zastosowania dyrektywy 70/311/EWG konieczne jest zapewnienie, aby we wszystkich Państwach Członkowskich były ustanowione jednolite przepisy, a także aby były uzgodnione z ostatnią wersją rozporządzenia nr 79 UN — EKG;

załącznik VII do dyrektywy 70/156/EWG określa format i zawartość numeru homologacji typu WE; te same specyfikacje powinny zostać przyjęte do celów niniejszej dyrektywy;

dyrektywa 70/311/EWG powinna zostać odpowiednio zmieniona;

środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego, ustanowionego dyrektywą 70/156/EWG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 70/311/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) artykuł 1 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 1*

Do celów niniejszej dyrektywy, »pojazd« oznacza każdy pojazd odpowiadający definicji zawartej w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG.";

2) w art. 3 wyraz „Załącznik" zastępuje się wyrazem „załączniki";

3) załączniki zostają zmienione zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 stycznia 1999 r. żadne Państwo Członkowskie nie może w odniesieniu do układu kierowniczego:

— odmówić, ze względu na rodzaj pojazdu, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu, lub

— zakazać sprzedaży, rejestracji, dopuszczenia do ruchu pojazdów,

jeśli pojazdy te spełniają wymagania dyrektywy 70/311/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Z mocą od dnia 1 października 2000 r. Państwa Członkowskie:

— nie udzielają już homologacji typu WE, oraz

— mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu

dla nowego typu pojazdu w zakresie układu kierowniczego, jeśli wymagania dyrektywy 70/311/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą nie zostaną spełnione.

3. Z mocą od dnia 1 października 2001 r. Państwa Członkowskie mogą odmówić rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2 lub N_3, wyposażonych w pomocnicze układy kierownicze, które nie są zgodne z przepisami dyrektywy 70/311/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 30 czerwca 1999 r. i niezwłocznie poinformują o tym Komisję.

Wspomniane środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

([1]) Dz.U. L 133 z 18.6.1970, str. 10.
([2]) Dz.U. L 199 z 18.7.1992, str. 33.
([3]) Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.
([4]) Dz.U. L 91 z 25.3.1998, str. 1.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 26 stycznia 1999 r.

W imieniu Komisji
Martin BANGEMANN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

W dyrektywie 70/311/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) wykaz załączników otrzymuje brzmienie:

„WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	*Załącznik I:*	Zakres, definicje, wniosek o homologację typu WE, udzielenie homologacji typu WE, przepisy dotyczące konstrukcji i badań, zmiany typu oraz zmiany homologacji, zgodność produkcji
	Dodatek 1:	Dokument informacyjny
	Dodatek 2:	Świadectwo homologacji typu
2.	*Załącznik II*	Wydajność hamulców w pojazdach wykorzystujących to samo źródło energii dla układu kierowniczego i hamulcowego.
3.	*Załącznik III*	Dodatkowe przepisy dla pojazdów z pomocniczymi urządzeniami układu kierowniczego (ASE)
4.	*Załącznik IV*	Przepisy dla przyczep mających wyłącznie hydrauliczny układ przeniesienia kierowania”;

2) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

1. tytuł otrzymuje brzmienie:

„**ZAKRES, DEFINICJE, WNIOSEK O HOMOLOGACJĘ TYPU WE, UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE, PRZEPISY DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI I BADAŃ MODYFIKACJE TYPU ORAZ POPRAWKI DO HOMOLOGACJI, ZGODNOŚĆ PRODUKCJI**”;

2. dodaje się nową pozycję „0” w brzmieniu:

„0. Zakres stosowania

0.1. Niniejsza dyrektywa odnosi się do układów kierowniczych kategorii M, N i O, jak zdefiniowano w załączniku IIA do dyrektywy 70/156/EWG.

0.2. Nie uwzględnia ona układów kierowniczych z wyłącznie pneumatycznym, wyłącznie elektrycznym lub wyłącznie hydraulicznym przeniesieniem napędu, z wyjątkiem:

0.2.1. pomocniczych urządzeń kierowniczych (ASE) z napędem wyłącznie elektrycznym lub wyłącznie hydraulicznym dla pojazdów kategorii M i N;

0.2.2. urządzeń kierowniczych z wyłącznie hydraulicznym przeniesieniem napędu dla pojazdów kategorii O.”;

3. Pozycja 1.5.3.4 otrzymuje brzmienie:

„1.5.3.4. *Pomocniczy układ kierowniczy* (ASE), w którym koła osi pojazdów kategorii M i N są kierowane dodatkowo do kół kierowania głównego o sterowaniu nie wyłącznie elektrycznym, hydraulicznym lub pneumatycznym, w tym samym kierunku lub przeciwnym do kół kierowania głównego i/lub kąt kierowania przednich, środkowych lub tylnych kół mogą być dostosowane do zachowania pojazdu.”;

4. pozycja 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Wniosek o homologację typu WE, zgodnie z art. 3 ust. 4 dyrektywy 70/156/EWG w odniesieniu do typu pojazdu w zakresie jego urządzeń kierowniczych zostanie złożony przez producenta.”;

5. pozycja 2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.2. Wzór dokumentu informacyjnego jest podany w dodatku 1.”;

6. pozycja 3 otrzymuje brzmienie:

„3. UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE POJAZDOWI

3.1. Jeżeli są spełnione istotne wymagania, stosownie do art. 4 ust. 3 oraz art. 4 ust. 4 dyrektywy 70/156/EWG (jeśli ma zastosowanie), zostanie przyznana homologacja typu WE pojazdu.

3.2. Wzór świadectwa homologacji typu WE jest podany w dodatku 2.

3.3. Numer homologacji typu, zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 70/156/EWG, będzie wyznaczony dla każdego typu homologowanego pojazdu. Państwa Członkowskie nie mogą przydzielić tego samego numeru do innego typu pojazdu.";

7. w pozycji 4.1.1., akapit drugi, wyraz „załącznik IV" zastępuje się wyrazem „załącznik III", a wyraz „załącznik V" zastępuje się wyrazem „załącznik IV";

8. skreśla się pozycje 4.1.6 i 4.1.6.1;

9. w pozycjach 4.2.4.1.2 i 4.2.4.1.3 wyraz „załącznik III" zastępuje się wyrazem „załącznik II", a odpowiedni przypis otrzymuje brzmienie:

„([1]) Wymagania określone w załączniku II będą sprawdzane podczas testów zatwierdzających zgodnie z dyrektywą 71/320/EWG.";

10. w pozycji 5.2.1. tiret i dalszy tekst otrzymują brzmienie:

„— kategoria pojazdów M1: 50 km/h

— kategorie pojazdów M_2, M_3, N_1, N_2 i N_3: 40 km/h

lub maksymalna projektowana prędkość, jeżeli jest to prędkość niższa od podanej powyżej.";

11. w tabeli, w pozycji 5.2.6.2, w kolumnie „Całkowity kąt skrętu", dodaje się oznaczenie przypisu „[1]" w linii „M_3";

12. Po pozycji 5.3.4. dodaje się dwie nowe pozycje 6 i 7 w brzmieniu:

„6. ZMIANY TYPU I ZMIANY HOMOLOGACJI

6.1. W przypadku zmian typu homologowanego na mocy niniejszej dyrektywy stosuje się przepisy art. 5 dyrektywy 70/156/EWG.

7. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

7.1. Zostaną podjęte środki w celu zapewnienia dostosowania produkcji, zgodnie z przepisami ustanowionymi w art. 10 dyrektywy 70/156/EWG.";

13. Na końcu załącznika I dodaje się dodatki 1 i 2 w brzmieniu:

„*Dodatek 1*

DOKUMENT INFORMACYJNY nr… (*)

stosownie do załącznika I do dyrektywy Rady 70/156/EWG dotyczącej homologacji typu WE pojazdu w zakresie układu kierowniczego (dyrektywa 70/311/EWG, ostatnio zmieniona dyrektywą …/…/WE)

Następująca informacja, jeśli ma zastosowanie, powinna zostać dostarczona w trzech egzemplarzach, wraz ze spisem treści.

Wszelkie rysunki powinny być sporządzone we właściwej skali i dostatecznie szczegółowo na stronach o formacie A4 lub folderze o formacie A4. Fotografie, o ile będą, mają być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, elementy lub oddzielne jednostki techniczne posiadają sterowanie elektroniczne, należy dostarczyć informację o ich działaniu.

(*) Numery pozycji i przypisy użyte w tym Dokumencie Informacyjnym odpowiadają tym wymienionym w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG. Pozycje niezwiązane z celem niniejszej dyrektywy są pominięte.

0. OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): . . . . . .

0.2. Typ: . . . . . .

0.3. Sposób oznaczenia typu, jeśli umieszczone na pojeździe ([b]): . . . . . .

0.3.1. Umiejscowienie tego oznaczenia: . . . . . .

0.4. Kategoria pojazdu ([c]): . . . . . .

0.5. Nazwa i adres producenta: . . . . . .

0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) produkcyjnego(-ych): . . . . . .

1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA BUDOWY POJAZDU:

1.1. Fotografie i/lub rysunki pojazdu reprezentatywnego: . . . . . .

1.3. Liczba osi i kół: . . . . . .

1.3.1. Liczba i pozycja osi z podwójnymi kołami: . . . . . .

1.3.2. Liczba i pozycja osi kierowanych: . . . . . .

1.3.3. Osie napędzane (liczba, pozycja, połączenie): . . . . . .

1.8. Rodzaj ruchu: lewostronny/prawostronny ([1])

2. MASY I WYMIARY ([e]) (w kg i mm)
(Odnieść do rysunków, jeśli mają zastosowanie)

2.1. Rozstaw osi (całkowicie obciążonych) ([f]): . . . . . .

2.3.1. Ślad każdej kierowanej osi ([i]): . . . . . .

2.4. Zakres wymiarów pojazdu (ogólny)

2.4.1. Dla podwozia bez nadwozia

2.4.1.1. Długość ([j]): . . . . . .

2.4.1.2. Szerokość ([k]): . . . . . .

2.4.1.4. Przedni zwis ([m]): . . . . . .

2.4.1.5. Tylny zwis ([n]): . . . . . .

2.4.2. Dla podwozia z nadwoziem:

2.4.2.1. Długość ([j]): . . . . . .

2.4.2.2. Szerokość ([k]): . . . . . .

2.4.2.4. Przedni zwis ([m]): . . . . . .

2.4.2.5. Tylny zwis ([n]): . . . . . .

2.8. Technicznie dopuszczalna, maksymalna masa załadowanego pojazdu określona przez producenta ([y]) (maksymalna i minimalna): . . . . . .

2.9. Technicznie dopuszczalne maksymalne obciążenie/ładowność na każdą oś: . . . . . .

([1]) Niepotrzebne skreślić.

6. ZAWIESZENIE

6.6. Opony i koła

6.6.1. Kombinacja(-e) opona/koło (dla opon podać oznaczenie, minimalny współczynnik obciążenia/ładowności, symbol kategorii minimalnej prędkości; dla kół podać rozmiar obręczy i przeciwwag(-i)): . . .

6.6.1.1. Oś 1: . . . . . .

6.6.1.2. Oś 2: . . . . . .

itd.

6.6.3. Ciśnienie w oponie zalecane przez producenta: . . . . . kPa

7. UKŁAD KIEROWNICZY

7.1. Schemat osi kierowanych przedstawiający geometrię sterowania: . . . . . .

7.2. Przeniesienie i kontrola

7.2.1. Typ układu przeniesienia sterowania (określić odpowiednio dla przodu i tyłu): . . . . . .

7.2.2. Układ przeniesienia na koła (włączając inne niż mechaniczne środki, określić odpowiednio dla przodu i tyłu): . . . . . .

. . . . . .

7.2.3. Metoda wspomagania (jeśli jest): . . . . . .

7.2.3.1. Metoda i wykres działania, marka(-i), typ(-y): . . . . . .

7.2.4. Schemat układu kierowniczego jako całości, pokazujący usytuowanie w pojeździe różnych urządzeń wpływających na zachowanie pojazdu podczas kierowania: . . . . . .

7.2.5. Schemat mechanizmu(-ów) kierowniczego(-ych): . . . . . .

7.3. Maksymalny kąt skrętu kół

7.3.1. w prawo: . . . . . .°

Liczba obrotów kierownicy (lub dane równoważne): . . . . . .

7.3.2. w lewo: . . . . . .°

Liczba obrotów kierownicy (lub dane równoważne): . . . . . .

Dodatek 2

WZÓR

(maksymalny format:A4 (210 × 297 mm))

ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczęć Administracji

Zawiadomienie dotyczące:

— homologacji typu

— rozszerzenia homologacji typu ([1])

— odmowy homologacji typu ([1])

— wycofania homologacji typu ([1])

pojazdu/elementu/oddzielnej jednostki technicznej ([1]) stosownie do dyrektywy 70/311/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą …/…/WE

Numer homologacji typu: . . . . . .

Powód rozszerzenia: . . . . . .

SEKCJA I

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta): . . . . . .

0.2. Typ: . . . . . .

0.3. Sposób oznaczenia typu, jeśli umieszczony na pojeździe/elemencie/oddzielnej jednostce technicznej ([1]) ([2]):

. . . . . .

0.3.1. Umiejscowienie tego oznaczenia: . . . . . .

0.4. Kategoria pojazdu ([1]) ([3]): . . . . . .

0.5. Nazwa i adres producenta: . . . . . .

0.7. W przypadku elementów lub oddzielnych jednostek technicznych, położenie i sposób umieszczenia znaku homologacji typu WE: . . . . . .

0.8. Adres zakładu(-ów) produkcyjnego(-ych): . . . . . .

SEKCJA II

1. Dodatkowe informacje, jeśli mają zastosowanie: patrz Uzupełnienie

2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie testów: . . . . . .

3. Data sprawozdania z testów: . . . . . .

4. Numer sprawozdania z testów: . . . . . .

5. Uwagi (jeśli są): patrz Uzupełnienie

([1]) Niepotrzebne skreślić.

([2]) Jeśli oznaczenie typu zawiera znaki nieistotne dla opisania pojazdu, części składowej lub oddzielnej jednostki technicznej typu objętego tym świadectwem homologacji, znaki te będą zastąpione w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).

([3]) Jak określono w załączniku IIA do dyrektywy 70/156/EWG.

6. Miejsce: . . . . . .

7. Data: . . . . . .

8. Podpis: . . . . . .

9. Załącza się spis informacji, które mogą być uzyskane na żądanie, przechowywany przez władze zatwierdzające.

Uzupełnienie do świadectwa homologacji typu nr. …

dotyczącego homologacji typu pojazdu, stosownie do dyrektywy 70/311/EWG
ostatnio zmienionej dyrektywą …/…/WE

1. Dodatkowe informacje:

Typ układu kierowniczego: . . . . . .

Mechanizm kierowniczy: . . . . . .

Układ przeniesienia sterowania: . . . . . .

Kierowane koła: . . . . . .

Źródło energii: . . . . . .

Wydajność hamowania: . . . . . .

Podanie numeru homologacji typu udzielonej zgodnie z dyrektywą 71/320/EWG, jeżeli dostępny: . . . . . .

i/lub informacji dotyczącej stanu pojazdu w czasie badań
obciążony/nieobciążony ([1])

2. Uwagi: . . . . . .

(np. ważny dla pojazdów przystosowanych do ruchu prawostronnego i lewostronnego)

([1]) Niepotrzebne skreślić.";

3. W załącznikach II, III, IV, V i VI wprowadza się następujące zmiany:

1. Skreśla się załącznik II

2. załącznik III otrzymuje nazwę załącznik II, a jego pozycję 3 skreśla się

3. załącznik IV otrzymuje nazwę załącznik III, a jego pozycja 2.2.1.1 otrzymuje brzmienie:

„2.2.1.1. Test okrężny

Pojazd przejedzie po okręgu testowym o promieniu »R« m) z prędkością »V« (km/h) odpowiednią do jego kategorii i wartości podanych w poniższej tabeli:

Kategoria pojazdu	R ([1])	V ([2]) ([3])
M_1, N_1	100	80
M_2, N_2	50	50
M_3, N_3	50	45

([1]) Jeżeli ASE znajduje się w mechanicznie zablokowanej pozycji przy tej określonej prędkości, prędkość testowa zostanie zmodyfikowana tak, aby odpowiadała maksymalnej prędkości, przy której ten układ funkcjonuje. Prędkość maksymalna oznacza prędkość, przy której ASE zostaje zablokowana, minus 5 km/h.

([2]) Jeżeli cechy wymiarowe pojazdu wskazują na ryzyko przewrócenia się pojazdu, producent dostarczy służbie technicznej dane symulacyjne dotyczące zachowania pojazdu wskazujące niższą prędkość maksymalną do przeprowadzenia testów. Wówczas służba techniczna wybierze prędkość testową.

([3]) Jeżeli, z powodu konfiguracji miejsca testu, wartości promieni nie będą mogły być zachowane, badania mogą być przeprowadzone na torach o innych promieniach (maksymalne odchylenie ± 25 %) z zastrzeżeniem, że prędkość została zmieniona w celu uzyskania prostopadłego przyspieszenia adekwatnego do uzyskanego przy promieniu i prędkości wskazanych w tabeli dla poszczególnej kategorii pojazdów.

Gdy zostanie osiągnięta określona prędkość, należy wprowadzić przeszkody. Test ma składać się z jazdy zgodnie z ruchem wskazówek zegara i w kierunku odwrotnym";

4. Załącznik V otrzymuje nazwę załącznik IV;

5. Skreśla się załącznik VI.