

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2007/15/WE

z dnia 14 marca 2007 r.

zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego, załącznik I do dyrektywy Rady 74/483/EWG dotyczącej wystających elementów zewnętrznych pojazdów silnikowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽¹⁾, w szczególności jej art. 13 ust. 2 tiret drugie,

uwzględniając dyrektywę Rady 74/483/EWG z dnia 17 września 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wystających elementów zewnętrznych pojazdów silnikowych⁽²⁾, w szczególności jej art. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 74/483/EWG jest jedną z oddzielnych dyrektyw odnoszących się do procedury homologacji typu WE, ustanowionej dyrektywą 70/156/EWG. Zatem przepisy dyrektywy 70/156/EWG odnoszące się do układów, części i oddzielnych zespołów technicznych w pojazdach stosuje się do dyrektywy 74/483/EWG.
- (2) W związku z postępowaniem technicznym oraz w celu zapewnienia przejrzystości wymogów technicznych należy dostosować wymogi w odniesieniu do zderzaków pojazdów.
- (3) Część II załącznika IV do dyrektywy 70/156/EWG zawiera wykaz regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), które mogą zostać przyjęte jako alternatywa dyrektyw dotyczących homologacji. Dlatego też dostosowując załącznik I do dyrektywy 74/483/EWG do postępu technicznego, należy ujedynolnić wymogi zawarte w tej dyrektywie i odpowiadający jej regulamin 26 (EKG ONZ).

(4) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 74/483/EWG.

(5) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego, powołanego na mocy art. 13 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Załącznik I do dyrektywy 74/483/EWG zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Z dniem 4 kwietnia 2009 r. państwo członkowskie, z przyczyn odnoszących się do elementów zewnętrznych, odmawia przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu pojazdu, jeśli nie spełniono wymogów określonych w dyrektywie 74/483/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia 4 kwietnia 2008 r. ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne niezbędne do stosowania się do niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów wraz z tabelą korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Państwa członkowskie stosują powyższe przepisy od dnia 5 kwietnia 2008 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 161 z 14.6.2006, str. 12).

⁽²⁾ Dz.U. L 266 z 2.10.1974, str. 4. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonania takiego odesłania ustalany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przedstawiają Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 14 marca 2007 r.

W imieniu Komisji
Günter VERHEUGEN
Wiceprzewodniczący

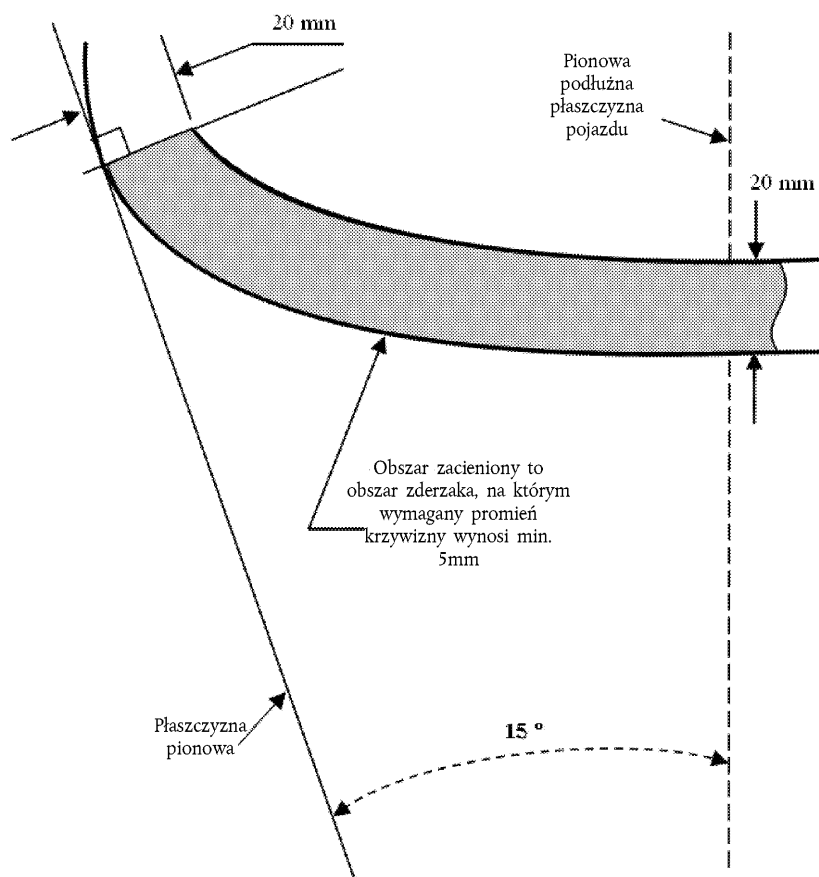
ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do dyrektywy 74/483/WE wprowadza się następujące zmiany:

Punkt 6.5.2 otrzymuje brzmienie:

„6.5.2. Jeżeli przednia lub tylna linia zderzaka pokrywająca się z krawędzią pojazdu w rzucie poziomym znajduje się na sztywnej powierzchni, minimalny promień krzywizny tej powierzchni wynosi 5 mm w odniesieniu wszystkich punktów leżących między krawędzią a liniami znajdującymi się powyżej i poniżej, które stanowią ślady punktów 20 mm wewnątrz i są mierzone normalnie w stosunku do krawędzi w dowolnym punkcie. Na wszystkich innych obszarach zderzaków zastosowanie ma minimalny promień krzywizny powierzchni wynoszący 2,5 mm.

Przepis ten stosuje się w odniesieniu do części zderzaka znajdujących się między punktami styku krawędzi z dwiema płaszczyznami pionowymi, z których każda ułożona jest pod kątem 15 stopni w stosunku do pionowej podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu (patrz: rysunek 1).



Rysunek 1.”