

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/78/WE

z dnia 13 lipca 2009 r.

w sprawie podpórek dwukołowych pojazdów silnikowych

(wersja ujednolicona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁽¹⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 93/31/EWG z dnia 14 czerwca 1993 r. w sprawie podpórek dwukołowych pojazdów silnikowych⁽³⁾ została znacząco zmieniona⁽⁴⁾. W celu zapewnienia jej jasności i zrozumiałości należy sporządzić jej wersję ujednoliconą.
- (2) Dyrektywa 93/31/EWG jest jedną ze szczegółowych dyrektyw dotyczących systemu homologacji typu WE przewidzianego w dyrektywie Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych zastąpionej dyrektywą 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych⁽⁵⁾ i określa normy techniczne dotyczące projektowania i budowy dwukołowych pojazdów silnikowych w odniesieniu do podpórek. Te normy techniczne dotyczyły zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich, mającego na celu umożliwienie stosowania wspólnotowej procedury homologacji typu WE przewidzianej w dyrektywie 2002/24/WE, w stosunku do wszystkich typów pojazdów. W związku z tym przepisy dyrektywy 2002/24/WE odnoszące się do układów, części i odrębnych jednostek technicznych pojazdu stosują się do niniejszej dyrektywy.

- (3) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie udzielenie homologacji typu WE części w stosunku do podpórki dwukołowego pojazdu silnikowego, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie i w związku z tym, z uwagi na skalę i skutki działania, można ten cel lepiej osiągnąć na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza decyzja nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (4) Niniejsza dyrektywa nie powinna wpływać na zobowiązania państw członkowskich odnoszące się do terminów transpozycji do prawa krajowego i rozpoczęcia stosowania dyrektyw wymienionych w załączniku II część B,

PRZYMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do podpórek we wszystkich typach dwukołowych pojazdów silnikowych, o których mowa w art. 1 dyrektywy 2002/24/WE.

Artykuł 2

Procedura udzielania homologacji typu WE części w odniesieniu do podpórek dwukołowego pojazdu silnikowego i warunki swobodnego przepływu takich pojazdów są określone w rozdziałach II i III dyrektywy 2002/24/WE.

Artykuł 3

Zmiany niezbędne do dostosowania wymagań załącznika I do postępu technicznego przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 18 ust. 2 dyrektywy 2002/24/WE.

Artykuł 4

1. Państwa członkowskie nie mogą ze względów związanych z podpórkami:

- odmówić udzielenia homologacji typu WE dwukołowego pojazdu silnikowego, lub
- zakazać rejestracji, sprzedaży lub rozpoczęcia użytkowania dwukołowych pojazdów silnikowych,

⁽¹⁾ Dz.U. C 234 z 30.9.2003, s. 20.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 września 2007 r. (Dz.U. C 219 E z 28.8.2008, s. 66) i decyzja Rady z dnia 7 lipca 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 188 z 29.7.1993, s. 19.

⁽⁴⁾ Zob. załącznik II, część A.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1.

jeżeli podpórki tych pojazdów odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie odmawiają udzielania homologacji typu WE wszelkim nowym typom dwukołowych pojazdów silnikowych z przyczyn związanych z podpórkami, jeżeli wymogi niniejszej dyrektywy nie są spełnione.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie, której dotyczy niniejsza dyrektywa.

Artykuł 5

Dyrektywa 93/31/EWG, zmieniona dyrektywą wymienioną w załączniku II część A, zostaje uchylona, bez naruszenia zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i rozpoczęcia stosowania dyrektyw określonych w załączniku II część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku III.

Artykuł 6

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

Niniejszą dyrektywę stosuje się od dnia 1 stycznia 2010 r.

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

E. ERLANDSSON

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

1. DEFINICJE

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1.1. „podpórka” oznacza urządzenie na stałe przytwierdzone do pojazdu i mogące utrzymać ten pojazd w pionowym (lub prawie pionowym) położeniu podczas parkowania, przy pozostawieniu pojazdu bez kierowcy;
- 1.2. „podpórka boczna” oznacza podpórkę, która po wyciągnięciu lub przekręceniu do pozycji otwartej podtrzymuje pojazd tylko z jednej strony, przy czym oba koła pozostają w kontakcie z powierzchnią nośną;
- 1.3. „podpórka centralna” oznacza podpórkę, która po przekręceniu w położenie otwarte podtrzymuje pojazd, zapewniając jedną lub kilka powierzchni styku pojazdu z powierzchnią nośną, po obu stronach środkowej wzdłużnej płaszczyzny pojazdu;
- 1.4. „przechył poprzeczny (tt)” oznacza wyrażone w procentach nachylenie rzeczywistej nawierzchni, przy czym przecięcie środkowej wzdłużnej płaszczyzny pojazdu i nawierzchni nośnej jest prostopadłe do linii maksymalnego nachylenia (rys. 1);
- 1.5. „przechył wzdłużny (lt)” oznacza wyrażone w procentach nachylenie rzeczywistej nawierzchni, przy czym środkowa wzdłużna płaszczyzna pojazdu jest równoległa do linii maksymalnego nachylenia (rys. 2);
- 1.6. „środkowa wzdłużna płaszczyzna pojazdu” oznacza wzdłużną płaszczyznę symetrii tylnego koła pojazdu.

2. WYMAGANIA OGÓLNE

- 2.1. Wszystkie dwukołowe pojazdy muszą być wyposażone w co najmniej jedną podpórkę przeznaczoną do utrzymywania pojazdu w pozycji nieruchomej (np. podczas parkowania) w czasie postoju, kiedy pojazd ten nie jest przytrzymywany przez człowieka lub jakieś przedmioty zewnętrzne. Pojazd z kołami jezdnymi bliźniaczymi nie musi być wyposażony w podpórki, ale musi spełniać wymagania ustanowione w pkt 6.2.2, wtedy kiedy jest zaparkowany (z włączonym hamulcem postojowym).
- 2.2. Pojazd musi być wyposażony w podpórkę boczną lub centralną, lub w podpórki obydwu tych rodzajów.
- 2.3. Jeżeli podpórka obraca się wokół dolnej części pojazdu lub pod nią, to w pozycji zamkniętej lub w czasie jazdy dolny koniec podpórki musi składać się w kierunku tyłu pojazdu.

3. WYMAGANIA SZCZEGÓLNE

3.1. **Podpórka boczna**

- 3.1.1. Podpórka boczna musi:
 - 3.1.1.1. być w stanie podeprzeć pojazd, tak aby zapewnić jego stabilność boczną, niezależnie od tego, czy pojazd znajduje się na powierzchni poziomej, czy na spadku, aby zapobiec jego zbyt łatwemu dalszemu pochyłaniu się (nie może przy tym obracać się wokół punktu podparcia, który zapewnia podpórka boczna), czy też zbyt łatwemu ustawianiu się w pozycji pionowej i dalszej (i nie może przy tym przechylać się na stronę przeciwną do podpórki bocznej);
 - 3.1.1.2. być w stanie podeprzeć pojazd, tak aby zapewnić jego stabilność przy parkowaniu na spadku zgodnie z pkt 6.2.2;
 - 3.1.1.3. być w stanie automatycznie się złożyć lub wrócić do pozycji, jaką ma w czasie jazdy:
 - 3.1.1.3.1. kiedy pojazd wraca do normalnego (pionowego) położenia;

lub
 - 3.1.1.3.2. kiedy pojazd porusza się do przodu w wyniku celowego działania kierowcy;

- 3.1.1.4. bez względu na wymagania określone w pkt 3.1.1.3, być tak zaprojektowana i wykonana, by nie zamykała się automatycznie, jeżeli niespodziewanie zostanie zmieniony kąt pochylenia (na przykład wskutek delikatnego popchnięcia w efekcie działania osób trzecich lub wskutek podmuchu wytworzonego przez przejeżdżający pojazd):
- 3.1.1.4.1. jeżeli podpórka jest już wyciągnięta lub znajduje się w położeniu parkowania;
- 3.1.1.4.2. pojazd jest przechylany, tak żeby zewnętrzna krawędź podpórki oparła się o nawierzchnię;
- oraz
- 3.1.1.4.3. pojazd zostawiono bez dozoru w położeniu parkowania.
- 3.1.2. Wymagania określone w pkt 3.1.1.3 nie dotyczą pojazdu zaprojektowanego w ten sposób, by przy rozstawionej podpórce bocznej silnik nie mógł wprawić go w ruch.
- 3.2. Podpórka centralna**
- 3.2.1. Podpórka centralna musi:
- 3.2.1.1. być w stanie podeprzeć pojazd, którego jedno lub oba koła pozostają w kontakcie z nawierzchnią nośną lub jeżeli żadne z kół nie ma kontaktu z tą nawierzchnią, w taki sposób, by zapewnić stabilność tego pojazdu:
- 3.2.1.1.1. na poziomej nawierzchni nośnej;
- 3.2.1.1.2. w przechyle;
- 3.2.1.1.3. na pochyłości zgodnie z pkt 6.2.2;
- 3.2.1.2. być w stanie automatycznie się złożyć lub wrócić do pozycji, jaką ma w czasie jazdy:
- 3.2.1.2.1. kiedy pojazd rusza do przodu, tak by podpórka centralna podniosła się z nawierzchni nośnej.
- 3.2.2. Wymagania ustalone w pkt 3.2.1.2 nie dotyczą pojazdu zaprojektowanego w ten sposób, by przy rozstawionej podpórce centralnej silnik nie mógł wprawić go w ruch.
- 4. INNE WYMAGANIA**
- 4.1. Ponadto pojazdy mogą być wyposażone we wskaźnik wyraźnie widoczny dla kierowcy siedzącego w pozycji, w jakiej kieruje pojazdem. Wskaźnik ten musi zapalać się po włączeniu stacyjki i pozostawać włączony do czasu złożenia podpórki lub ustawienia jej w położeniu, jakie ma w czasie jazdy.
- 4.2. Wszystkie podpórki muszą być wyposażone w mechanizm, który utrzymuje je w pozycji złożonej lub w położeniu, jakie mają w czasie jazdy. Mechanizm ten może się składać z:
- dwóch niezależnych urządzeń w rodzaju dwóch oddzielnych sprężyn lub jednej sprężyny i jednego urządzenia trzymającego, np. zacisku,
 - lub
 - pojedynczego urządzenia, które musi działać niezawodnie przez co najmniej:
 - 10 000 cykli normalnego używania, jeżeli pojazd jest wyposażony w dwie podpórki,
 - albo
 - 15 000 cykli normalnego używania, jeżeli pojazd jest wyposażony tylko w jedną podpórkę.

5. PRÓBY STABILNOŚCI

5.1. Należy przeprowadzić poniższe próby, aby określić zdolność podpórki do zapewnienia pojazdowi stabilności, zgodnie z opisem w pkt 3 i 4.

5.2. **Warunki, jakie ma spełniać pojazd poddawany testom**

5.2.1. Masa pojazdu musi odpowiadać jego masie własnej.

5.2.2. Opony napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta w takich warunkach.

5.2.3. Na biegu jałowym lub, w przypadku przekładni automatycznej dźwigni skrzyni biegów, w położeniu neutralnym „parkowania”, jeżeli jest takowe.

5.2.4. Jeżeli pojazd jest wyposażony w hamulec postojowy, należy go użyć.

5.2.5. Kierownicę należy zablokować. Jeżeli jest możliwość zablokowania kierownicy przy skręceniu jej w lewo lub w prawo, należy przeprowadzić próby w obu tych położeniach.

5.3. **Podłoże testowe**

5.3.1. Do prób omawianych w pkt 6.1 używa się płaskiej, poziomej podkładki o twardej powierzchni, suchej i niezapieczonej.

5.4. **Wyposażenie służące do prób**

5.4.1. Do prób określonych w pkt 6.2 używa się platformy parkingowej.

5.4.2. Platforma parkingowa musi mieć sztywną, płaską, prostokątną nawierzchnię, która obciążona pojazdem nie ulega widocznemu ugięciu.

5.4.3. Nawierzchnia platformy parkingowej musi mieć własności antypoślizgowe wystarczające do tego, aby zapobiec ześlizgnięciu się pojazdu po nawierzchni nośnej przy próbie przechwyłu.

5.4.4. Platforma parkingowa musi być tak zaprojektowana, by można było wykonać co najmniej przechył poprzeczny (tt) i przechył wzdłużny (lt), wymagane w pkt 6.2.2.

6. PROCEDURY TESTOWANIA

6.1. **Stabilność na poziomej nawierzchni nośnej** (próba do pkt 3.1.1.4)

6.1.1. Przy pojeździe znajdującym się na podkładce próbnej podpórki rozstawia się lub ustawia w położeniu parkowania i opiera na niej pojazd.

6.1.2. Przesuwa się pojazd tak, aby zwiększyć o trzy stopnie kąt utworzony przez środkową płaszczyznę wzdłużną i nawierzchnię nośną (zmienia się położenie pojazdu na bardziej pionowe).

6.1.3. Ten ruch nie może powodować automatycznego powrotu podpórki do pozycji złożonej lub tej, jaką ma podczas jazdy.

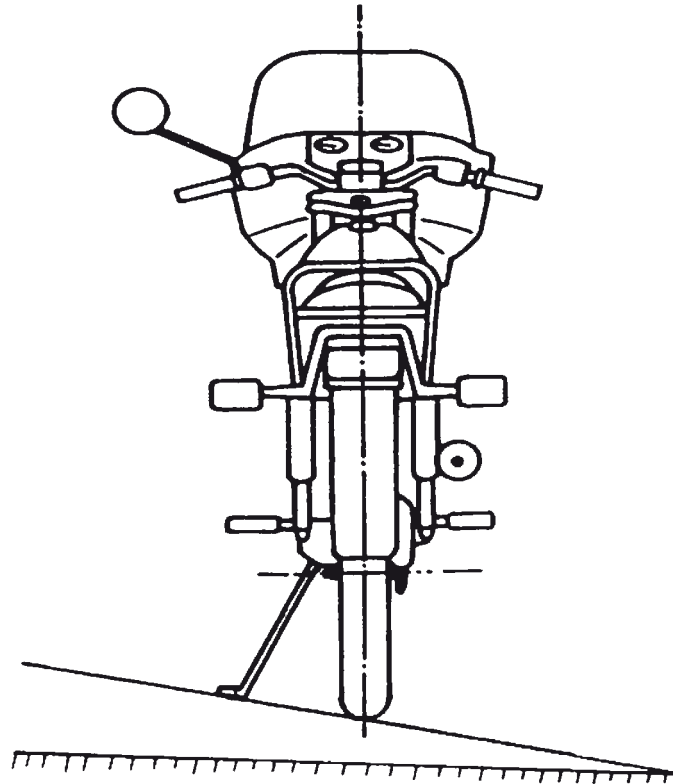
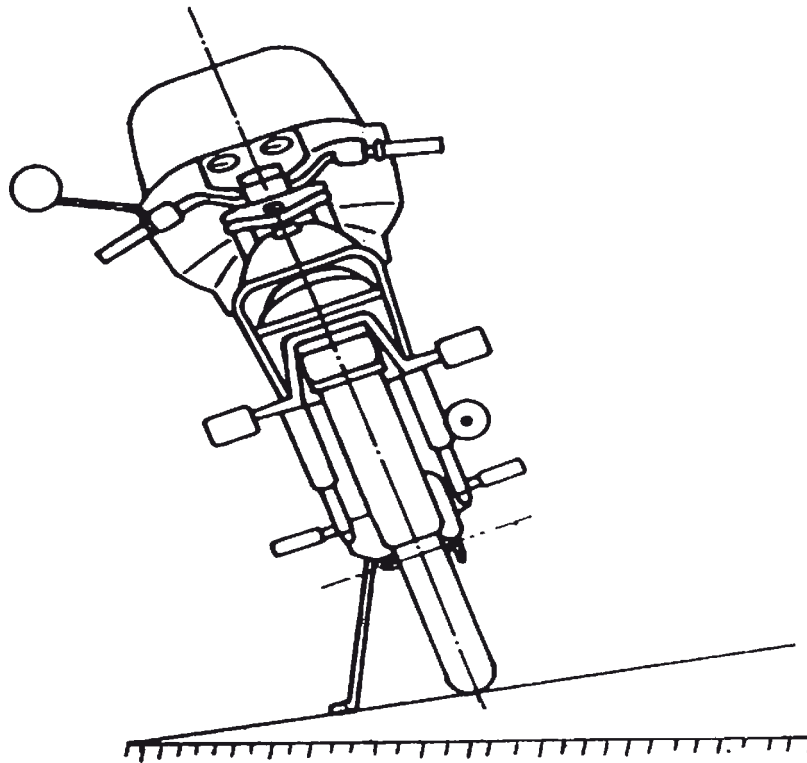
- 6.2. **Stabilność na pochyłej nawierzchni** (próby związane z pkt 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2, 3.2.1.1.3)
- 6.2.1. Pojazd umieszcza się na platformie parkingowej z rozłożoną podpórką boczną i oddzielną, z podpórką centralną w położeniu wyciągniętym lub parkowania, po czym opiera się pojazd na podpórce.
- 6.2.2. Platforma parkingowa zostaje przesunięta do jej minimalnego poprzecznego przechyłu (tt), a następnie, niezależnie, do jej minimalnego wzdłużnego przechyłu (lt) zgodnie z następującą tabelą:

Przechył	Podpórka boczna		Podpórka centralna	
	motorower	motocykl	motorower	motocykl
tt (w lewo i w prawo)	5 %	6 %	6 %	8 %
lt w dół	5 %	6 %	6 %	8 %
lt w górę	6 %	8 %	12 %	14 %

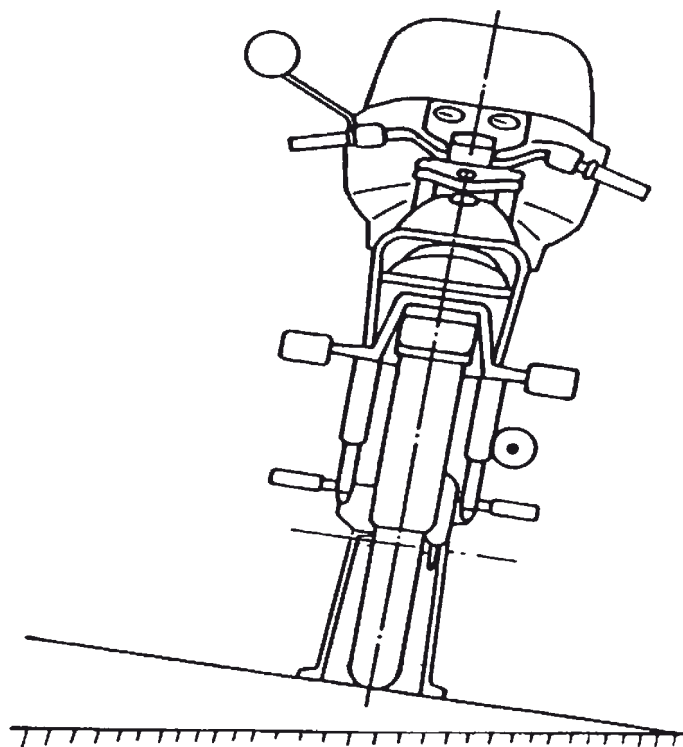
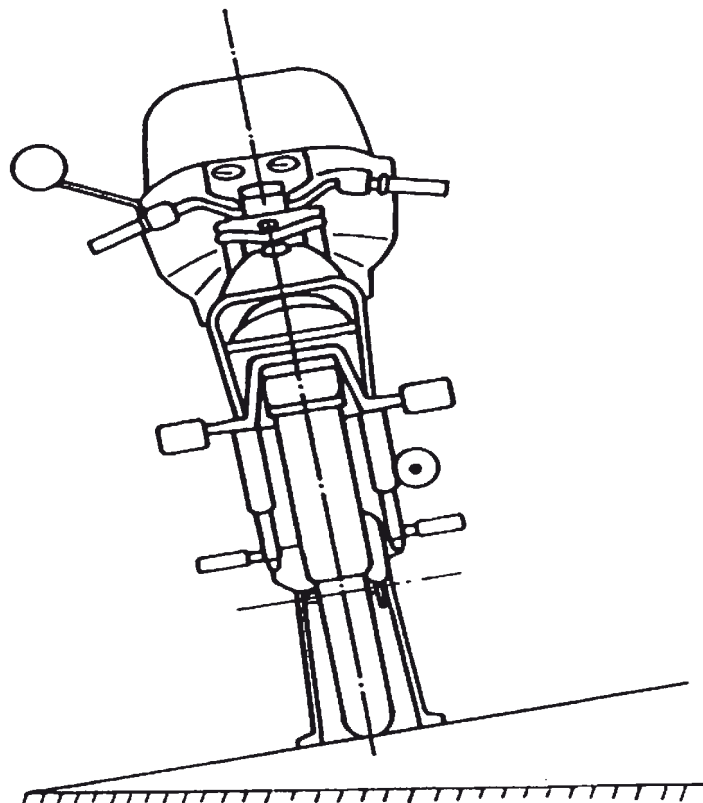
Zob. rysunki 1a, 1b i 2.

- 6.2.3. Jeżeli pojazd na przechylonej platformie opiera się na podpórce centralnej i tylko na jednym kole i jeżeli można ten pojazd utrzymać w tym położeniu z podpórką centralną i tylko jednym, przednim albo tylnym, kołem pozostającym w kontakcie z nawierzchnią nośną, to należy opisać wyżej próby przeprowadzić wyłącznie z pojazdem opartym na centralnej podpórce i na tylnym kole, pod warunkiem że pozostałe wymagania ustanowione w niniejszym punkcie są spełnione.
- 6.2.4. Pojazd musi być stabilny przy przechylaniu platformy parkingowej w każdy z wymaganych sposobów, a wyżej wymienione wymogi muszą być dokładnie spełnione.
- 6.2.5. Alternatywne rozwiązanie to odpowiednie przechylenie platformy parkingowej przed ustawieniem pojazdu.

Rysunek 1a
Przechyl poprzeczny

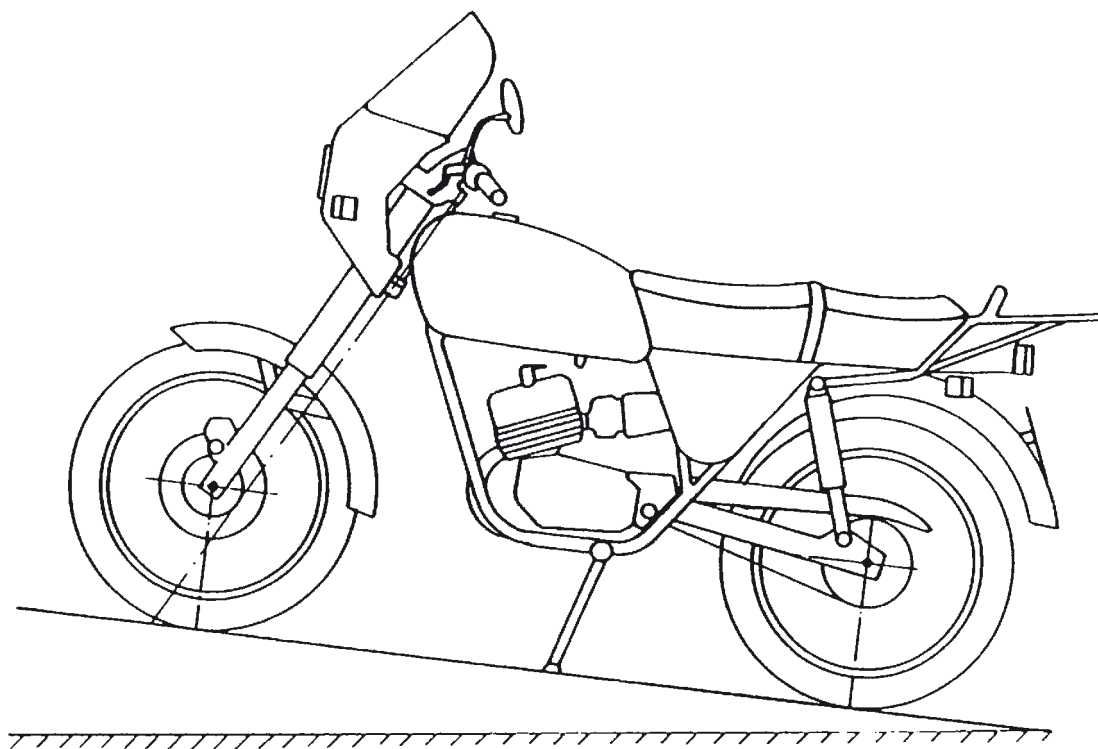


Rysunek 1b
Przechyl poprzeczny

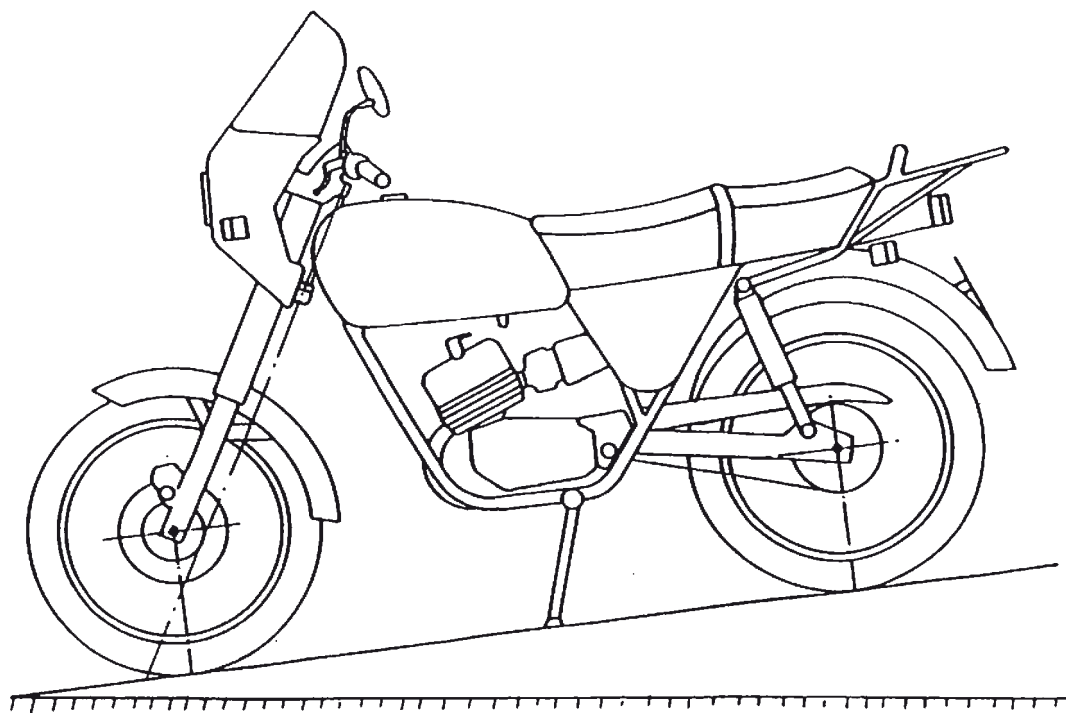


Rysunek 2

Przechyl wzdluzny w gore



Przechyl wzdluzny w dol



*Dodatek 1***Dokument informacyjny w sprawie podpórek dwukołowego pojazdu silnikowego**

(załączyć do wniosku o homologację typu WE części, jeżeli taki wniosek składa się oddzielnie od wniosku o homologację typu WE pojazdu)

Zamówienie nr (podpisuje składający):

Wniosek o homologację typu WE części – podpórek dwukołowego pojazdu silnikowego – musi zawierać dane przedstawione w załączniku II do dyrektywy Rady 2002/24/WE w następujących punktach:

- część 1, sekcja A, punkty:
 - 0.1,
 - 0.2,
 - 0.4–0.6,
 - 2.1,
 - 2.1.1,
 - część 1, sekcja B, punkt:
 - 1.3.1.
-

Dodatek 2

Nazwa organu

Świadectwo homologacji typu WE części w odniesieniu do podpórek dwukołowego pojazdu silnikowego

WZÓR

Protokół nr wydany przez serwis techniczny dnia:

Nr homologacji typu WE części: Nr rozszerzenia:

1. Znak towarowy lub marka pojazdu:

2. Typ pojazdu:

3. Nazwa i adres producenta:

.....

4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli jest):

.....

5. Data przekazania pojazdu do badań:

6. Udzielono/odmówiono udzielenia homologacji typu WE części ⁽¹⁾:

7. Miejsce:

8. Data:

9. Podpis:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK II

CZĘŚĆ A

Uchylona dyrektywa i jej zmiana

(o których mowa w art. 5)

Dyrektywa Rady 93/31/EWG

(Dz.U. L 188 z 29.7.1993, s. 19)

Dyrektywa Komisji 2000/72/WE

(Dz.U. L 300 z 29.11.2000, s. 18)

CZĘŚĆ B

Lista terminów transpozycji do prawa krajowego i rozpoczęcia stosowania

(o których mowa w art. 5)

Dyrektywa	Termin transpozycji	Data rozpoczęcia stosowania
93/31/EWG	14 grudnia 1994 r.	14 czerwca 1995 r. (*)
2000/72/WE	31 grudnia 2001 r.	1 stycznia 2002 r. (**)

(*) Zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit trzeci dyrektywy 93/31/EWG:

„Od dnia wymienionego w pierwszym akapicie państwa członkowskie nie mogą z powodów mających związek z podpórkami zabraniać wprowadzania do eksploatacji pojazdów, które są zgodne z niniejszą dyrektywą.”.

Wspomniana data to 14 grudnia 1994 r.; zob. art. 4 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 93/31/EWG.

(**) Zgodnie z art. 2 dyrektywy 2000/72/WE:

„1. Z mocą od dnia 1 stycznia 2002 r. państwa członkowskie nie mogą, z przyczyn związanych z podpórkami:

- odmówić udzielenia homologacji typu WE dwukołowego pojazdu silnikowego, lub
- zakazać rejestracji, sprzedaży lub rozpoczęcia użytkowania dwukołowych pojazdów silnikowych,

jeżeli podpórki tych pojazdów odpowiadają wymogom dyrektywy 93/31/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Z mocą od dnia 1 lipca 2002 r. państwa członkowskie odmawiają udzielenia homologacji typu WE wszelkim nowym typom dwukołowych pojazdów silnikowych z przyczyn związanych z podpórkami, jeżeli wymogi dyrektywy 93/31/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą, nie są spełnione.”.

ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 93/31/EWG	Dyrektywa 2000/72/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1, 2 i 3		art. 1, 2 i 3
art. 4 ust. 1		—
	art. 2 ust. 1	art. 4 ust. 1
	art. 2 ust. 2	art. 4 ust. 2
art. 4 ust. 2		art. 4 ust. 3
—		art. 5
—		art. 6
art. 5		art. 7
załącznik		załącznik I
dodatek 1		dodatek 1
dodatek 2		dodatek 2
—		załącznik II
—		załącznik III