

31999L0040

18.5.1999

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 124/11

DYREKTYWA KOMISJI 1999/40/WE**z dnia 6 maja 1999 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 79/622/EWG odnoszącą się do konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych (próba statyczna)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

Artykuł 2

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych i leśnych ⁽¹⁾, ostatnio zmieniona dyrektywą 97/54/WE ⁽²⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady, w szczególności jej art. 11,

uwzględniając dyrektywę Rady 79/622/EWG z dnia 25 czerwca 1979 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych ⁽³⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą 88/413/EWG ⁽⁴⁾, w szczególności jej art. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu poprawy poziomu bezpieczeństwa, konieczne jest obecnie wyjaśnienie ustaleń dla badań konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu z uwzględnieniem szerokiego zakresu używanych urządzeń.
- (2) Ustalenia dla badań takich konstrukcji powinny być zharmonizowane z ustaleniami określonymi w Normie 4 Organizacji Współpracy i Rozwoju Gospodarczego (OECD) dotyczącej urzędowego badania konstrukcji zabezpieczających ciągników rolniczych (badania statyczne).
- (3) Przepisy niniejszej dyrektywy są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego ustanowionego przez art. 12 dyrektywy 74/150/EWG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załącznikach II i III do dyrektywy 79/622/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

1. Od dnia 1 lipca 2000 r. Państwa Członkowskie nie mogą:

— odmówić, w odniesieniu do typu ciągnika, udzielenia homologacji typu WE lub wydania dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret trzecie dyrektywy 74/150/EWG, lub udzielenia krajowej homologacji typu, lub

— zabronić dopuszczenia ciągników do ruchu,

jeżeli rozpatrywane ciągniki spełniają wymogi dyrektywy 79/622/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Od dnia 1 stycznia 2001 r. Państwa Członkowskie:

— nie wydają już dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret trzecie dyrektywy 74/150/EWG w odniesieniu do każdego typu ciągnika, który nie spełnia wymogów dyrektywy 79/622/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą,

— mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do każdego typu ciągnika, który nie spełnia wymagań dyrektywy 79/622/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 30 stycznia 2000 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie regulowanej niniejszą dyrektywą.

⁽¹⁾ Dz.U L 84 z 28.3.1974, str. 10.⁽²⁾ Dz.U L 277 z 10.10.1997, str. 24.⁽³⁾ Dz.U L 179 z 17.7.1979, str. 1.⁽⁴⁾ Dz.U L 200 z 26.7.1988, str. 32.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 6 maja 1999 r.

W imieniu Komisji

Martin BANGEMANN

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach II i III do dyrektywy 79/622/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. W załączniku II ppkt 1.2.4 dodaje się tekst w brzmieniu:

„Do celów badania usuwa się wszelkie części, które kierowca może usunąć samodzielnie. Jeżeli możliwe jest pozostawienie otwartych drzwi i okien lub usunięcie ich w czasie pracy ciągnika, muszą pozostać otwarte lub usunięte podczas badania, aby nie zwiększały wytrzymałości konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu. Jeżeli w takim położeniu stwarzają one niebezpieczeństwo dla kierowcy w przypadku przewrócenia się ciągnika, sprawozdanie z badania musi stwierdzać ten fakt.”

2. W załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) w ppkt 1.3 akapit pierwszy dodaje się tekst w brzmieniu:

„W przypadku ciągnika o zmianie pozycji przy zmianie kierunku jazdy, obciążenie przykładane się do górnego wierzchołka konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu w połowie odległości między dwoma punktami odniesienia siedzenia.”;

b) dodaje się ppkt 2.2.11, 2.2.12 i 2.2.13 w brzmieniu:

„2.2.11. W przypadku ciągnika o zmianie pozycji kierowcy przy zmianie kierunku jazdy, przestrzeń stanowi połączenie dwóch przestrzeni ustalonych dla dwóch pozycji koła kierownicy i siedzenia.

2.2.12. W przypadku ciągnika, który może być wyposażony w dodatkowe siedzenia, badanie opiera się na połączonej przestrzeni punkt odniesienia, siedzenia dla wszystkich możliwych ustawień siedzeń. Konstrukcja zapobiegająca przy przewróceniu nie może naruszyć połączonej przestrzeni wokół różnych punktów odniesienia siedzeń.

2.2.13. Jeżeli po przeprowadzeniu badania wnioskowana jest nowa możliwa pozycja siedzenia, dokonuje się obliczeń, czy przestrzeń wokół nowego punktu odniesienia siedzenia położona jest w całości w obrębie przestrzeni ustalonej poprzednio. Jeżeli tak nie jest, przeprowadza się nowe badanie.”.
