

31993L0031

29.7.1993

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 188/19

DYREKTYWA RADY 93/31/EWG**z dnia 14 czerwca 1993 r.****w sprawie podpórek dwukołowych pojazdów silnikowych**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100a,

uwzględniając dyrektywę Rady 92/61/EWG z dnia 30 czerwca 1992 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽¹⁾,uwzględniając wniosek Komisji ⁽²⁾,we współpracy z Parlamentem Europejskim ⁽³⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽⁴⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym jest zapewniony swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału; należy przyjąć w związku z tym odpowiednie środki;

w poszczególnych Państwach Członkowskich dwukołowe pojazdy silnikowe muszą spełniać pewne wymagania techniczne dotyczące podpórek, zgodne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami, które są odmienne w różnych państwach; w wyniku tych różnic wspomniane przepisy stanowią przeszkodę w handlu w obrębie Wspólnoty;

te przeszkody w funkcjonowaniu wewnętrznego rynku można usunąć, jeżeli zamiast obowiązujących obecnie przepisów krajowych przyjmie się takie same wymagania we wszystkich Państwach Członkowskich;

konieczne jest opracowanie zharmonizowanych wymogów odnoszących się do podpórek dwukołowych pojazdów silnikowych, aby umożliwić stosowanie procedur homologacji typu i homologacji typu podzespołów, ustanowionych w dyrektywie 92/61/EWG dla wszystkich typów takich pojazdów;

uwzględniając skalę i wpływ działań proponowanych w tej dziedzinie, zastosowanie przez Wspólnotę środków, które podaje niniejsza dyrektywa, jest konieczne, wręcz nieodzowne do

osiągnięcia obranego celu, którym jest ustanowienie homologacji typu pojazdów we Wspólnocie; cel ten nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez poszczególne Państwa Członkowskie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa wraz z Załącznikiem ma zastosowanie do podpórek we wszystkich rodzajach dwukołowych pojazdów, tak jak zdefiniowano w art. 1 dyrektywy 92/61/EWG.

Artykuł 2

Procedurę udzielania homologacji typu podzespołów podpórkom dwukołowego pojazdu silnikowego i warunki rządzące swobodnym przepływem takich pojazdów są ustanowione w rozdziałach II i III dyrektywy 92/61/EWG.

Artykuł 3

Wszelkie zmiany niezbędne do przystosowania wymagań załączników do postępu technicznego przyjmuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG ⁽⁵⁾.

Artykuł 4

1. Najpóźniej do dnia 14 grudnia 1994 r. Państwa Członkowskie przyjmują i publikują przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie informują 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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 225 z 10.8.1992, str. 72.

⁽²⁾ Dz.U. C 293 z 9.11.1992, str. 23.

⁽³⁾ Dz.U. C 337 z 21.12.1992, str. 103 oraz Dz.U. C 150 z 31.5.1993.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 73 z 15.3.1993, str. 22.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1, dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 92/53/EWG (Dz.U. L 225 z 10.8.1992, str. 1).

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.

Od dnia 14 czerwca 1995 r. w Państwach Członkowskich stosuje się przepisy określone w pierwszym akapicie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji tekst przyjętych przez siebie przepisów prawa krajowego w dziedzinie, której dotyczy niniejsza dyrektywa.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 14 czerwca 1993 r.

W imieniu Rady

J. TRØJBORG

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

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 jeden lub kilka powierzchni styku pojazdu z powierzchnią nośną, po obu stronach środkowej wzdłużnej płaszczyzny pojazdu;
- 1.4. „przechyl poprzeczny (PP)” 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. „przechyl wzdłużny (PW)” 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. 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 jezdnyymi bliźniaczymi nie musi być wyposażony w podpórki, ale musi spełniać wymagania ustanowione w sekcji 6.2.2, wtedy kiedy jest zaparkowany (z włączonym hamulcem).
- 2.2. Podpórka musi być boczna lub centralna, lub mieć obie te cechy.
- 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. OGÓLNE SPECYFIKACJE

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 powinien 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 sekcją 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. wtedy kiedy pojazd wraca do normalnego (pionowego) położenia; lub
 - 3.1.1.3.2. wtedy kiedy pojazd porusza się do przodu w wyniku celowego działania kierowcy po pierwszym kontakcie podpórki bocznej z gruntem;
 - 3.1.1.4. bez względu na wymagania określone w sekcji 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;
- 3.1.1.4.3. pojazd zostawiono bez dozoru w położeniu parkowania.
- 3.1.2. Wymagania określone w sekcji 3.1.1.3 nie dotyczą pojazdu zaprojektowanego w ten sposób, by przy rozstawionej podpórcie bocznej silnik nie mógł wprowadzić 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 sekcją 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. wtedy kiedy pojazd rusza do przodu, tak by podpórka centralna podniosła się z nawierzchni nośnej.
- 3.2.2. Wymagania ustalone w sekcji 3.2.1.2 nie dotyczą pojazdu zaprojektowanego w ten sposób, by przy rozstawionej podpórcie centralnej silnik nie mógł wprowadzić 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 powinien 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 retencji, 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. jakiegoś zacisku,
 - lub
 - pojedynczego urządzenia, które musi działać niezawodnie przez co najmniej:
 - 10 000 cykli normalnego użytkowania, jeżeli pojazd jest wyposażony w dwie podpórki,
 - albo
 - 15 000 cykli normalnego użytkowania, 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 sekcjach 3 i 4.
- 5.2. **Warunki, jakie ma spełniać pojazd poddawany testom**
- 5.2.1. Masa pojazdu powinna 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 sekcji 6.1 używa się płaskiej, poziomej podkładki o twardej powierzchni, suchej i niezapiaszczonej.

5.4 Wyposażenie służące do prób

- 5.4.1. Do prób określonych w sekcji 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, aby zapobiec ześlizgnięciu się pojazdu po nawierzchni nośnej przy próbie przechyłu.
- 5.4.4. Platforma parkingowa musi być tak zaprojektowana, by można było wykonać co najmniej przechył poprzeczny (PP) i przechył wzdłużny (PW), wymagane w sekcji 6.2.2.

6. PROCEDURY TESTOWANIA

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

- 6.1.1. Przy pojeździe znajdującym się na podkładce próbnej podpórkę 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 sekcjami 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 oddzielnie, z podpórką centralną w położeniu wyciągniętym lub parkowania, po czym opiera się pojazd na podpórce.
- 6.2.2. Przesuwa się platformę parkingową do minimalnego przechyłu poprzecznego (PP) i następnie do minimalnego przechyłu wzdłużnego (PW) zgodnie z załączoną tabelą:

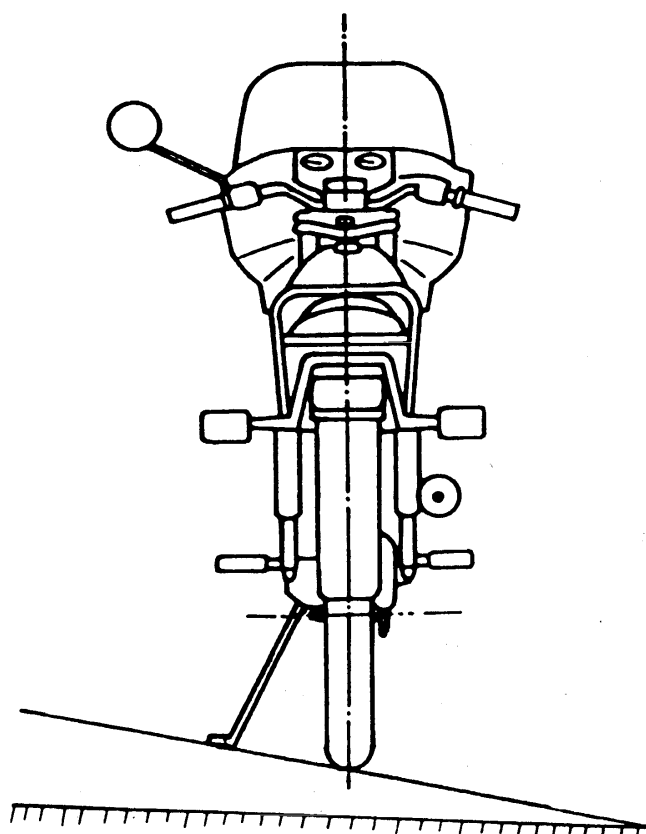
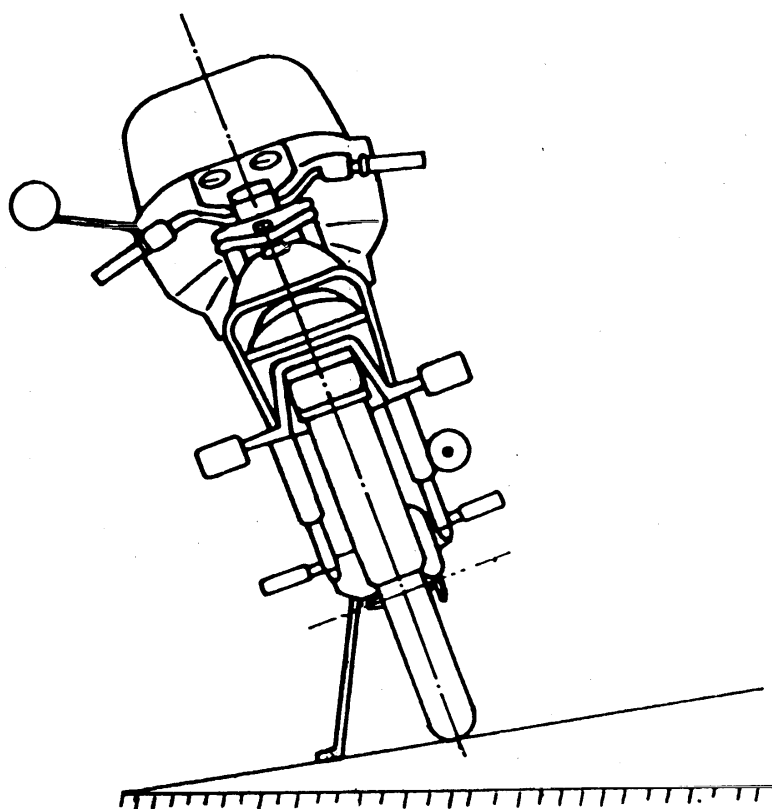
Przechył	Podpórka boczna		Podpórka centralna	
	Motorower	Motocykl	Motorower	Motocykl
PP	5 %	6 %	6 %	8 %
PW w górę	5 %	6 %	6 %	8 %
PW w dół	6 %	8 %	12 %	14 %

Patrz 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 niniejszej sekcji są spełnione.
- 6.2.4. Pojazd musi być stabilny przy przechylaniu platformy parkingowej w każdy z wymaganych sposobów, a wyżej wymienione wymogi dokładnie spełnione.
- 6.2.5. Alternatywne rozwiązanie to odpowiednie przechylenie platformy parkingowej przed ustawieniem pojazdu.

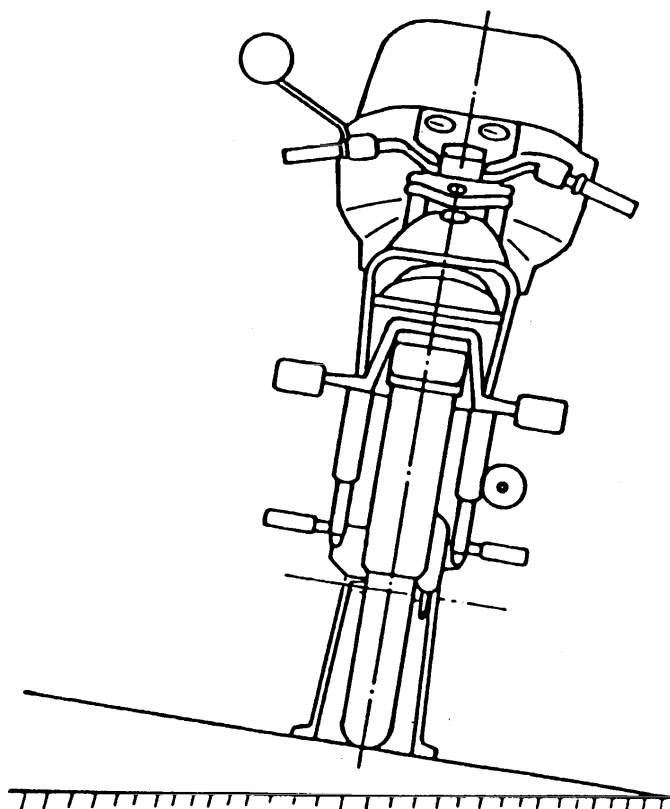
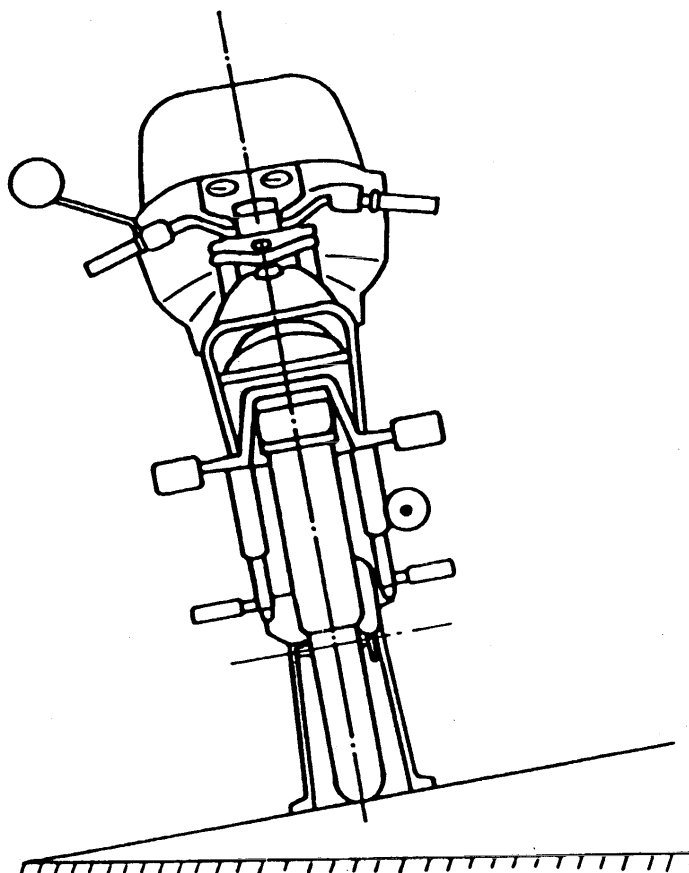
Rysunek 1a

Przechyl poprzeczny

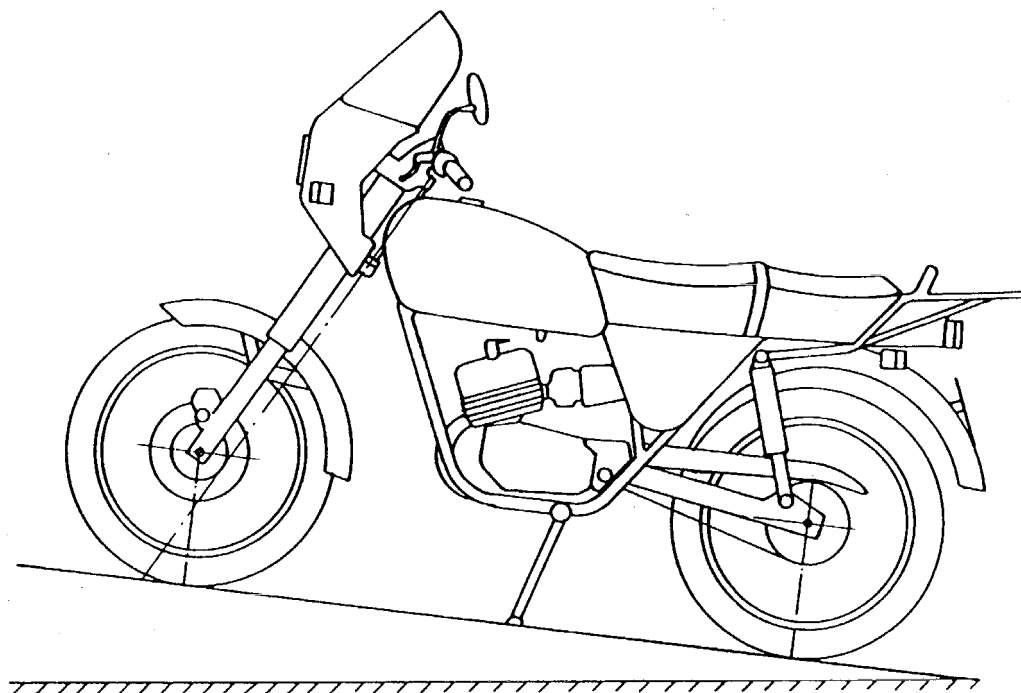
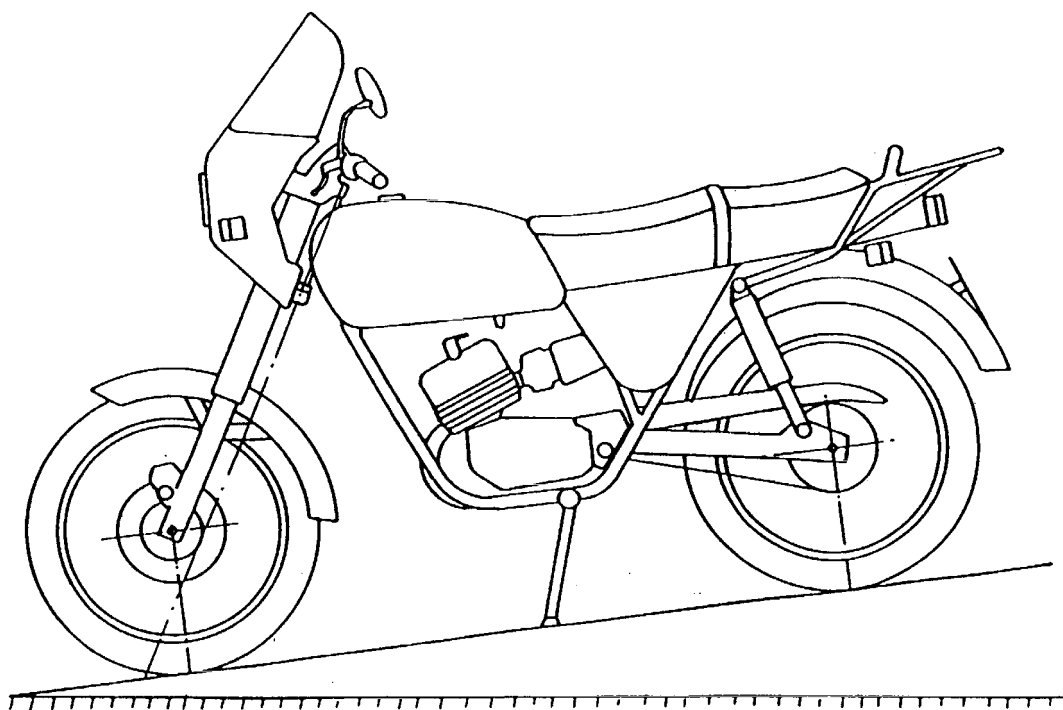


Rysunek 1b

Przechyl poprzeczny



Rysunek 2

Przechył wzdlużny w dół**Przechył wzdlużny w górę**

Dodatek 1

Dokument informacyjny w sprawie podpórek dwukołowego pojazdu silnikowego

(załączyć do wniosku o homologację typu podzespołów, jeżeli taki wniosek składa się niezależnie od wniosku o homologację typu pojazdu)

Zamówienie nr (podpisuje składający):

Wniosek o homologację typu podzespołów – podpórek dwukołowego pojazdu silnikowego musi zawierać dane przedstawione w załączniku II do dyrektywy Rady 92/61/EWG w następujących punktach:

— część A, sekcje:

- 0.1,
- 0.2,
- 0.4–0.6,
- 2.1,
- 2.1.1,

— część B, sekcje:

- 1.3.1.

Dodatek 2

Nazwa urzędu

Certyfikat homologacji typu podzespołów – podpórek dwukołowego pojazdu silnikowego

WZÓR

Protokół nr sporządzony przez obsługę techniczną dnia

Nr homologacji typu podzespołów: Nr rozszerzenia:

1. Znak handlowy lub marka pojazdu:
2. Typ pojazdu:
3. Nazwa i adres producenta:
.....
4. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli jest):
.....
5. Data poddania pojazdu próbie:
6. Udzielenie/odmowa udzielenia homologacji typu podzespołów ⁽¹⁾:
7. Miejscowość:
8. Data:
9. Podpis:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.