

DYREKTYWA KOMISJI 2006/20/WE**z dnia 17 lutego 2006 r.****zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego, dyrektywę Rady 70/221/EWG w sprawie zbiorników paliwa oraz tylnych zabezpieczeń pojazdów silnikowych i ich przyczep****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

(4) Dyrektywa 70/221/EWG powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

(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,

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,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

uwzględniając dyrektywę Rady 70/221/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zbiorników ciekłego paliwa oraz tylnych zabezpieczeń pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽²⁾, w szczególności jej art. 3,**Artykuł 1**

W załączniku II do dyrektywy 70/221/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

a także mając na uwadze, co następuje:

1. Z dniem 11 września 2007 r., jeśli wymogi określone dyrektywą 70/221/EWG, zmienioną niniejszą dyrektywą, nie zostaną spełnione, państwo członkowskie, w odniesieniu do tylnych zabezpieczeń:

(1) Dyrektywa 70/221/EWG jest jedną ze szczegółowych dyrektyw w zakresie wspólnotowej procedury homologacji typu określonej dyrektywą 70/156/EWG. Zatem postanowienia dyrektywy 70/156/EWG odnoszące się do układów, części i oddzielnych zespołów technicznych w pojazdach stosuje się do dyrektywy 70/221/EWG.

a) odmawia udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla typu pojazdu;

(2) W celu zwiększenia poziomu ochrony tylne zabezpieczenia powinny być wytrzymałe na zwiększone siły nacisku i powinno uwzględnić się pojazdy wyposażone w układy powietrznego zawieszenia.

b) odmawia udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla tylnego zabezpieczenia jako oddzielnego zespołu technicznego.

(3) W związku z postępującym technicznym oraz coraz powszechniejszym wykorzystaniem pojazdów z zainstalowanymi podnośnikami platformami wskazane jest uwzględnienie podnośników platform w kontekście instalacji tylnych zabezpieczeń.

2. Z dniem 11 marca 2010 r., jeśli wymogi określone dyrektywą 70/221/EWG, zmienioną niniejszą dyrektywą, nie zostaną spełnione, państwo członkowskie, w odniesieniu do tylnych zabezpieczeń:

a) odmawia rejestracji lub zakazuje sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów;

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 310 z 25.11.2005, str. 10).⁽²⁾ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 23. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem przystąpienia z 2003 r.

b) zakazuje sprzedaży lub wprowadzenia do obrotu tylnego zabezpieczenia jako oddzielnego zespołu technicznego.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej przed 11 marca 2007 r. ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst powyższych przepisów i tabelę korelacji pomiędzy przepisami a niniejszą dyrektywą.

Państwa członkowskie stosują powyższe przepisy od dnia 11 marca 2007 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Państwa członkowskie ustalają sposób dokonania takiego odesłania.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w zakresie objętym 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 17 lutego 2006 r.

W imieniu Komisji
Günter VERHEUGEN
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku II do dyrektywy 70/221/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) wprowadza się punkt 5.1a w brzmieniu:

„5.1a. Pojazd poddaje się badaniu w następujących warunkach:

- pojazd musi znajdować się na płaskiej, twardej i gładkiej nawierzchni,
- przednie koła pojazdu muszą być ustawione prosto w kierunku jazdy,
- ciśnienie w oponach musi być zgodne z ciśnieniem zalecanym przez producenta,
- w razie konieczności uzyskania wymaganych badaniem sił pojazd może być zablokowany w jakikolwiek sposób, określony przez producenta pojazdu,
- jeśli pojazd wyposażony jest w zawieszenie hydropneumatyczne, hydrauliczne lub pneumatyczne, lub urządzenie służące do automatycznego wyrównywania poziomu w zależności od obciążenia, musi on być badany z zawieszeniem lub urządzeniem w normalnych warunkach użytkowania podanych przez producenta.”;

2) punkt 5.4.5.2 otrzymuje następujące brzmienie:

„5.4.5.2. Do punktów P1 i P3 należy kolejno przyłożyć poziomą siłę odpowiadającą 25 % maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy pojazdu, jednak nie większą niż 5×10^4 N;”;

3) wprowadza się punkt 5.4a w brzmieniu:

„5.4a. W pojazdach wyposażonych w podnośnik platformę, tylne zabezpieczenie może posiadać przerwę ze względu na mechanizm podnośnika. W takich przypadkach zastosowanie mają następujące wymogi:

- 5.4a.1. boczna odległość elementów montażu tylnego zabezpieczenia od elementów podnośnika platformy, ze względu na które konieczna jest przerwa w zabezpieczeniu, nie może przekroczyć 2,5 cm;
 - 5.4a.2. poszczególne elementy tylnego zabezpieczenia muszą w każdym przypadku mieć odpowiednią powierzchnię wynoszącą co najmniej 350 cm²;
 - 5.4a.3. poszczególne elementy tylnego zabezpieczenia muszą mieć odpowiednie wymiary, spełniające wymogi pkt. 5.4.5.1, zgodnie z którymi określa się stosowne umiejscowienie badanych punktów. Jeśli punkty P1 umiejscowione są w obrębie przerwy, o której mowa w 5.4a, zastosować należy punkty P1 umiejscowione w środku bocznej części tylnego zabezpieczenia;
 - 5.4a.4. postanowień pkt. 5.4.1 nie stosuje się do przerwy w tylnym zabezpieczeniu oraz w odniesieniu do podnośnika platformy.”.
-