

32000L0004

8.4.2000

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 87/22

DYREKTYWA 2000/4/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 28 lutego 2000 r.****zmieniająca dyrektywę Rady 74/60/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych (wewnętrzne części przedziału pasażerskiego z wyjątkiem wewnętrznych lusterek wstecznych, rozmieszczenia urządzeń sterujących, dachu oraz dachu przesuwanego, oparcie i tylnych części siedzeń)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pożądane jest wprowadzenie do dyrektywy Rady 74/60/EWG ⁽⁴⁾ wymagań dotyczących elektrycznie sterowanych okien w celu wyeliminowania zagrożenia dla dzieci, które pojawia się przy zamykaniu tego rodzaju okien; podobne wymagania powinny także mieć zastosowanie w odniesieniu do elektrycznie sterowanych ruchomych części dachu oraz układów przegradzających; w tym celu tytuł i zakres dyrektywy 74/60/EWG należy odpowiednio zmienić.
- (2) Dyrektywa 74/60/EWG jest jedną z oddzielnych dyrektyw w procedurze homologacji typu WE, która została ustanowiona przez dyrektywę 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 ⁽⁵⁾; w związku z tym przepisy ustanowione w dyrektywie 70/156/EWG dotyczące pojazdów, układów pojazdów, części oraz oddzielnych zespołów technicznych stosuje się do dyrektywy 74/60/EWG.
- (3) W szczególności art. 3 ust. 4 i art. 4 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG wymagają, aby do każdej oddzielnej dyrektywy załączony był dokument informacyjny, obejmujący odpowiednie pozycje z załącznika I do dyrektywy 70/156/EWG, a także świadectwo homologacji oparte na załączniku VI do dyrektywy 70/156/EWG, tak aby możliwe było włączenie homologacji typu do systemu komputerowego.
- (4) Istotne jest, aby pojazdy z kategorii innych niż M₁, w

szczególności te z kategorii M₂ i N₁, mogły jak najszybciej zapewnić kierowcy i pasażerom, w szczególności dzieciom, poziom bezpieczeństwa przewidziany w dyrektywie 74/60/EWG; w tym celu należy umożliwić rozszerzenie zakresu dyrektywy 74/60/EWG, tak aby objęła ona tego rodzaju pojazdy, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

- (5) Zmiany w dyrektywie 74/60/EWG odnoszą się tylko do jej administracyjnych przepisów oraz do elektrycznie sterowanych okien, ruchomych części dachu i/lub układów przegradzających; nie jest zatem konieczne unieważnienie obowiązujących homologacji udzielonych na mocy dyrektywy 74/60/EWG ani zakazywanie rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów, które nie są wyposażone w elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu i/lub układy przegradzające, objętych tymi homologacjami.
- (6) Zgodnie z zasadą proporcjonalności ustanowioną w art. 5 akapit trzeci Traktatu środki zawarte w niniejszej dyrektywie nie wykraczają poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia celów Traktatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 74/60/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. Tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa Rady 74/60/EWG z dnia 17 grudnia 1973 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych.”

2. Artykuł 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:**„Artykuł 1**

Do celów niniejszej dyrektywy »pojazd« oznacza każdy pojazd określony w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 2

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu pojazdu z przyczyn odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów, jeżeli spełnia ono wymagania ustanowione w załącznikach do niniejszej dyrektywy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 149 z 15.5.1998, str. 10.

⁽²⁾ Dz.U. C 407 z 28.12.1998, str. 56.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lutego 1999 r. (Dz.U. C 150 z 28.5.1999, str. 26), wspólne stanowisko Rady z dnia 28 października 1999 r. (Dz.U. C 346 z 2.12.1999, str. 17) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lutego 2000 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 38 z 11.2.1974, str. 2. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 78/632/EWG (Dz.U. L 206 z 29.7.1978, str. 26).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 98/91/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 11 z 16.1.1999, str. 25).

Artykuł 3

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić rejestracji lub zakazać sprzedaży lub dopuszczenia pojazdów do ruchu lub wprowadzenia pojazdów do użytku z przyczyn odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów, jeżeli spełniają one wymagania ustanowione w załącznikach.”

3. Skreśla się art. 4 i 5.

4. W załącznikach wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 8 kwietnia 2001 r. Państwa Członkowskie nie mogą z przyczyn odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych:

- odmówić w odniesieniu do typu pojazdu udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu, lub
- zakazać rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu pojazdów,

jeżeli pojazdy te spełniają wymagania dyrektywy 74/60/EWG.

2. Od dnia 8 kwietnia 2002 r. Państwa Członkowskie nie udzielają już homologacji typu WE w odniesieniu do nowego typu pojazdu z przyczyn odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych, jeżeli nie zostały spełnione wymagania dyrektywy 74/60/EWG.

3. Od dnia 8 kwietnia 2003 r. Państwa Członkowskie:

- uznają świadectwa zgodności, w które nowe pojazdy zaopatrzone są zgodnie z przepisami dyrektywy 70/156/EWG, za już nieważne do celów art. 7 ust. 1 tej dyrektywy, oraz
- mogą odmówić rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów, dla których nie wystawiono świadectw zgodności, chyba że powołano się na art. 8 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG,

z przyczyn odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych, jeżeli pojazdy są wyposażone w elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu i/lub układy przegradzające, a wymagania dyrektywy 74/60/EWG nie zostały spełnione.

4. Niniejsza dyrektywa nie unieważnia żadnych homologacji typu pojazdów, które nie są wyposażone w elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu i/lub układy przegradzające, wcześniej udzielonych na mocy dyrektywy 74/60/EWG, ani nie uniemożliwia rozszerzenia tych homologacji na warunkach tej dyrektywy, na mocy których zostały one pierwotnie udzielone.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 8 kwietnia 2001 r. i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

2. 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.

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 28 lutego 2000 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

N. FONTAINE

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. PINA MOURA

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

ZMIANY W ZAŁĄCZNIKACH DO DYREKTYWY 74/60/EWG

1. Między artykułami a załącznikiem I dodaje się wykaz załączników w brzmieniu:

„WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

ZAŁĄCZNIK I:	Zakres, definicje, wnioski o udzielenie homologacji typu pojazdu, specyfikacje, udzielanie homologacji typu WE, zmiany typu oraz zmiany w homologacjach oraz zgodność produkcji
Dodatek 1:	Dokument informacyjny
Dodatek 2:	Świadectwo homologacji typu WE
Dodatek 3:	Położenie cylindrycznego pręta badawczego w otworze dachu oraz otworach okiennych
Dodatek 4:	Symbol wyłącznika obsługiwanego przez kierowcę
ZAŁĄCZNIK II:	Określanie strefy uderzenia głową
ZAŁĄCZNIK III:	Metoda badania materiałów rozpraszających energię
ZAŁĄCZNIK IV:	Metoda wyznaczania punktu H i rzeczywistego kąta nachylenia oparcia siedzenia oraz sprawdzanie położenia punktów R oraz H względem siebie i stosunku między konstrukcyjnym kątem nachylenia oparcia siedzenia i rzeczywistym kątem nachylenia oparcia siedzenia
Dodatek:	Części trójwymiarowego manekina oraz wymiary i masa manekina
ZAŁĄCZNIK V:	Metoda pomiaru występow
Dodatek:	Urządzenie do pomiaru występu
ZAŁĄCZNIK VI:	Aparat i procedura stosowania ppkt 5.2.1 załącznika I”

2. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) Skreśla się przypis 1.

b) Tytuł otrzymuje brzmienie:

„ZAKRES, DEFINICJE, WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE POJAZDU, SPECYFIKACJE, UDZIELANIE HOMOLOGACJI TYPU WE, ZMIANY TYPU I ZMIANY W HOMOLOGACJACH ORAZ ZGODNOŚĆ PRODUKCJI.”

c) Punkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. ZAKRES

Niniejsza dyrektywa stosuje się do pojazdów kategorii M₁ w rozumieniu sekcji A załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG.”

d) Podpunkty 2.1 i 2.2 otrzymują brzmienie:

„2.1. »Wyposażenie wnętrza« stanowią:

2.1.1. części wewnątrz przedziału pasażerskiego inne niż wewnętrzne lusterka wsteczne;

2.1.2. rozmieszczenie urządzeń sterujących;

2.1.3. dach lub dach otwierany;

2.1.4. oparcie i tylne części siedzenia;

2.1.5. elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu oraz układy przegradzające.

2.2. »Typ pojazdu« w odniesieniu do wyposażenia wnętrza przedziału pasażerskiego pojazdu oznacza pojazdy silnikowe, które nie różnią się pod takimi istotnymi względami, jak:”.

- e) Dodaje się podpunkty 2.2.3.–2.2.5. w brzmieniu:
- „2.2.3. dach lub dach otwierany;
 - 2.2.4. oparcie i tylne części siedzeń;
 - 2.2.5. elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu i układy przegradzające.”
- f) Dodaje się podpunkty 2.10.–2.13. w brzmieniu:
- „2.10. »Elektrycznie sterowane okna« oznaczają okna, które są zamykane z wykorzystaniem układu elektrycznego pojazdu.
 - 2.11. »Elektrycznie sterowane ruchome części dachu« oznaczają ruchome elementy w dachu pojazdu, które są zamykane z wykorzystaniem układu elektrycznego pojazdu bądź ruchem przesuwania, bądź przechylania i które nie obejmują układów dachów składanych.
 - 2.12. »Elektrycznie sterowane układy przegradzające« oznacza układy, które dzielą przedział pasażerski pojazdu na co najmniej dwie części i które są zamykane z wykorzystaniem układu elektrycznego pojazdu.
 - 2.13. »Otwarcie« jest to maksymalny swobodny otwór między górną krawędzią lub krawędzią natarcia, w zależności od kierunku zamykania, elektrycznie sterowanych okien, ruchomych części dachu oraz układów przegradzających a tą częścią pojazdu, do której okno, przegroda lub część dachu dochodzą, patrząc od wewnątrz pojazdu lub w przypadku układu przegradzającego od tyłu kabiny pasażerskiej.
- W celu pomiaru otwarcia umieszcza się w otworze cylindryczny pręt badawczy (bez przykładania siły) ruchem prostopadłym do płaszczyzny okna, przegrody lub części dachu, tak jak pokazano na rysunku 1 od wewnątrz pojazdu lub jeśli ma to zastosowanie od tylnej części kabiny pasażerskiej.”
- g) Punkt 3 i ppkt 3.1-3.3 otrzymują brzmienie:
- „3. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE
 - 3.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu WE zgodnie z art. 3 ust. 4 dyrektywy 70/156/EWG dla typu pojazdu w odniesieniu do jego wyposażenia wnętrza wnosi producent.
 - 3.2. Wzór dokumentu informacyjnego znajduje się w dodatku 1.
 - 3.3. Placówce technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie badań homologacyjnych przedkłada się:”.
- h) Dodaje się ppkt 5.5.2., 5.5.2.1. w brzmieniu:
- „5.5.2. *Elektrycznie sterowane ruchome części dachu*
 - 5.5.2.1. Ponadto elektrycznie sterowane ruchome części dachu i ich urządzenia sterujące spełniają wymagania ppkt 5.8 poniżej.”
- i) Podpunkty 5.8 i 5.8.1 otrzymują oznaczenia 5.9 i 5.9.1.
- j) Dodaje się podpunkty w brzmieniu:
- „5.8. **Elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu oraz układy przegradzające**
 - 5.8.1. Przedstawione poniżej wymagania stosuje się do elektrycznie sterowanych okien, ruchomych części dachu oraz układów przegradzających w celu ograniczenia do minimum ryzyka doznania obrażeń spowodowanych przypadkowym lub niewłaściwym działaniem.
 - 5.8.2. *Wymagania dotyczące zwykłego działania*

Z wyjątkiem przypadku przewidzianego w ppkt 5.8.3 elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu oraz układy przegradzające mogą być zamykane pod co najmniej jednym z następujących warunków:
 - 5.8.2.1. gdy kluczyk uruchamiania zapłonu zostanie umieszczony w stacyjce w dowolnym położeniu roboczym;
 - 5.8.2.2. za pomocą siły mięśni bez zasilania energią pojazdu;
 - 5.8.2.3. przy ciągłym uruchomieniu przez układ zamykania na zewnątrz pojazdu;
 - 5.8.2.4. w trakcie przerwy następującej między momentem przełączania zapłonu z pozycji »włączony« na »wyłączony« i/lub wyciągnięcia kluczyka a momentem, w którym żadne z przednich drzwi nie zostały jeszcze otwarte wystarczająco szeroko, aby umożliwić wyjście z pojazdu;
 - 5.8.2.5. gdy ruch zamykania elektrycznie sterowanych okien, ruchomych części dachu oraz układów przegradzających rozpoczyna się przy otwarciu nieprzekraczającym 4 mm;

- 5.8.2.6. gdy elektrycznie sterowane okno w drzwiach pojazdu nieposiadających górnej ramy zamyka się automatycznie, gdy odpowiednie drzwi zostają zamknięte. W tym przypadku maksymalne otwarcie, zgodnie z definicją w ppkt 2.13, występujące przed zamknięciem drzwi nie przekracza 12 mm.
- 5.8.2.7. Dopuszcza się zamykanie zdalne poprzez ciągle uruchomienie urządzenia zdalnego sterowania, pod warunkiem że spełniony jest jeden z następujących warunków:
- 5.8.2.7.1. przyrządem zdalnego sterowania nie da się zamykać elektrycznie sterowanych okien, ruchomych części dachu oraz układów przegradzających przy oddaleniu od pojazdu przekraczającym 11 m;
- 5.8.2.7.2. urządzeniem zdalnego sterowania nie da się zamykać elektrycznie sterowanych okien, ruchomych części dachu oraz układów przegradzających:
- jeżeli urządzenie i pojazd rozdziela powierzchnia nieprzezroczysta
 - oraz
 - jeżeli odległość między urządzeniem zdalnego sterowania a pojazdem przekracza 6 metrów.
- 5.8.2.8. Dopuszcza się zamykanie przez jednorazowe naciśnięcie wyłącznika elektrycznie sterowanych okien w drzwiach kierowcy oraz ruchomych części dachu tylko, gdy kluczyk uruchamiania zapłonu znajduje się w położeniu umożliwiającym pracę silnika.
- 5.8.3. *Wymagania w zakresie automatycznego odwracania kierunku przesuwania*
- 5.8.3.1. Żadne z wymagań ppkt 5.8.2 nie ma zastosowania, jeżeli elektrycznie sterowane okna, ruchome części dachu oraz układy przegradzające wyposażone są w urządzenie automatycznego odwracania kierunku przesuwania.
- 5.8.3.1.1. Takie urządzenie odwraca kierunek przesuwania okna/ruchomej części dachu/przegrody, zanim wywarta zostanie siła zaciskania powyżej 100 N w granicach otwarcia 200 mm do 4 mm powyżej górnej krawędzi elektrycznie sterowanego okna/przegrody lub przed krawędzią natarcia przesuwanej części dachu oraz przy czołowej części uchylanej części dachu.
- 5.8.3.1.2. Po tego rodzaju automatycznym odwróceniu kierunku przesuwania okno lub ruchoma część dachu lub przegroda otwierają się tak, aż osiągną jedno z następujących położeń:
- 5.8.3.1.2.1. położenie umożliwiające włożenie półsłotowego, cylindrycznego pręta o średnicy 200 mm w otwarcie w tym samym punkcie(-ach) styku, który(-e) posłużył(-y) do określenia w ppkt 5.8.3.1.1 czynności przy zmianie kierunku przesuwania;
- 5.8.3.1.2.2. położenie odpowiadające co najmniej położeniu początkowemu przed rozpoczęciem zamykania;
- 5.8.3.1.2.3. położenie otwarcia większe o 50 mm niż w położeniu w chwili rozpoczęcia odwracania kierunku przesuwania;
- 5.8.3.1.2.4. w przypadku ruchu uchylającego ruchomej części dachu, maksymalne otwarcie kątowe.
- 5.8.3.1.3. W celu sprawdzenia elektrycznie sterowanych okien/ruchomych części dachu/układów przegradzających z urządzenia odwracania kierunku przesuwania, przyrząd pomiarowy/pręt badawczy umieszcza się w otwarciu od środka pojazdu lub, w przypadku układów przegradzających od tyłu kabiny pasażerskiej pojazdu w taki sposób, aby powierzchnia cylindryczna pręta stykała się z dowolną częścią pojazdu tworzącą krawędź, do której dochodzą okno/otwór w dachu/przegroda. Stosunek siły do ugięcia przyrządu pomiarowego nie przekracza 10 N/mm. Położenie prętów badawczych (w prawidłowym ustawieniu skierowanych prostopadle do okna/ruchomej części dachu/przegrody) pokazano na rysunku 1 w dodatku 3.
- 5.8.4. *Rozmieszczenie i działanie wyłączników*
- 5.8.4.1. Wyłączniki elektrycznie sterowanych okien/ruchomych części dachu/przegród rozmieszczone są i obsługiwane w taki sposób, aby ograniczyć do minimum ryzyko przypadkowego zamknięcia. Aby umożliwić zamykanie, wyłączniki wymagają ciągłego uruchomienia, z wyjątkiem przypadków opisanych w ppkt 5.8.2.6, 5.8.2.8 lub 5.8.3.
- 5.8.4.2. Kierowca musi mieć możliwość wyłączania wszystkich wyłączników elektrycznie sterowanych okien, ruchomych części dachu oraz przegród przeznaczonych do użytku przez zajmujących miejsca z tyłu pojazdu za pomocą wyłącznika przez niego obsługiwanego umieszczonego przed pionową, poprzeczną płaszczyzną, przechodzącą przez punkty R przednich siedzeń. Wyłącznik obsługiwany przez kierowcę nie jest wymagany, jeżeli tylne elektrycznie sterowane okno, ruchoma część dachu lub przegroda wyposażone są w urządzenie automatycznego odwracania kierunku przesuwania. Jeżeli jednak w wyposażeniu znajduje się wyłącznik obsługiwany przez kierowcę, to nie istnieje możliwość, aby spowodował on wyłączenie urządzenia automatycznego odwracania kierunku przesuwania.

Wyłącznik obsługiwany przez kierowcę jest tak umieszczony, aby ograniczyć do minimum możliwość przypadkowego włączenia. Jest on oznaczony symbolem wskazanym w dodatku 4.

5.8.5. Urządzenia zabezpieczające

Wszelkie urządzenia stosowane w celu zapobiegnięcia uszkodzeniom źródeł zasilania w przypadku przeciążenia lub utyku silnika mogą automatycznie ponownie nastawić się w momencie uruchomienia wyłącznika sterującego oknem/ruchomą częścią dachu/przegrodą.

5.8.6. Instrukcja użytkowania

5.8.6.1. Instrukcja obsługi pojazdu zawiera jasne wskazówki odnoszące się do elektrycznie sterowanych okien/ruchomych części dachu/przegród, obejmujące:

5.8.6.1.1. wyjaśnienie możliwych konsekwencji (uwięzienie),

5.8.6.1.2. informację dotyczącą obsługi wyłącznika sterowanego przez kierowcę,

5.8.6.1.3. »OSTRZEŻENIE« wskazujące na zagrożenia, w szczególności dla dzieci, w przypadku niewłaściwego obsługiwanie/uruchomienia elektrycznie sterowanych okien/ruchomych części dachu/układów przegradzających. Informacja taka określa zadania kierowcy, wskazówki dla pasażerów oraz zalecenie, aby opuszczać pojazd tylko po wyjęciu klucza ze stacyjki,

5.8.6.1.4. »OSTRZEŻENIE« wskazujące, że należy zwrócić szczególną uwagę przy zamykaniu z użyciem układów zdalnego sterowania (patrz ppkt 5.8.2.7), na przykład aby uruchamiać układ tylko w przypadku, gdy obsługujący wyraźnie widzi pojazd, tak aby upewnić się, że nikt nie zostanie uwięziony przez elektrycznie sterowane okna/ruchome części dachu/układy przegradzające.”

k) Punkt 6, 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„6. UDZIELANIE HOMOLOGACJI TYPU WE DLA TYPU POJAZDU

6.1. Jeżeli odpowiednie wymagania są spełnione, udziela się homologacji typu WE na podstawie art. 4 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG.

6.2. Wzór świadectwa homologacji typu WE znajduje się w dodatku 2.

6.3. Zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 70/156/EWG, każdemu homologowanemu typowi pojazdu przyznaje się numer homologacji. To samo Państwo Członkowskie nie przyznaje tego samego numeru homologacji innemu typowi pojazdu.

7. ZMIANY TYPU I ZMIANY W HOMOLOGACJACH

7.1. W przypadku zmiany typu homologowanego na podstawie niniejszej dyrektywy stosuje się przepisy art. 5 dyrektywy 70/156/EWG.

8. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

8.1. Środki w celu zapewnienia zgodności produkcji przyjmuje się zgodnie z przepisami ustanowionymi w art. 10 dyrektywy 70/156/EWG.”

l) Dodaje się dodatki w brzmieniu:

„Dodatek 1

DOKUMENT INFORMACYJNY NR ...

Na mocy załącznika I do dyrektywy Rady 70/156/EWG ⁽¹⁾ odnoszącej się do homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do wyposażenia wnętrza

(Dyrektywa 74/60/EWG, ostatnio zmieniona dyrektywą 2000/4/WE)

Następujące informacje, jeżeli stosowne, muszą zostać dostarczone w trzech egzemplarzach i zawierać spis treści. Wszelkie rysunki muszą zostać dostarczone w odpowiedniej skali i w wystarczającym stopniu szczegółowości w formacie A4 lub na folderze formatu A4. Fotografie, jeżeli występują, muszą ukazywać wystarczające szczegóły. Jeżeli układy, części lub samodzielne zespoły techniczne posiadają sterowniki elektroniczne, musi być zamieszczona informacja dotycząca ich funkcjonowania.

0. OGÓLNE
 - 0.1. Marka (znak fabryczny producenta):
 - 0.2. Typ:
 - 0.3. Środki identyfikacji typu, jeżeli są zaznaczone na pojeździe (b):
 - 0.3.1. Miejsce tego oznakowania:
 - 0.4. Kategoria pojazdu (c):
 - 0.5. Nazwa i adres producenta:
 - 0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) montażu:
9. NADWOZIE
 - 9.10. Wyposażenie wnętrza
 - 9.10.1. Wewnętrzne zabezpieczenia kierowcy i pasażerów
 - 9.10.1.1. Rysunek lub fotografie przedstawiające położenie dołączonych przekrojów lub rzutów:
 - 9.10.1.2. Fotografie lub rysunki przedstawiające linię odniesienia, w tym obszar wyłączony (ppkt 2.3.1 załącznika I do dyrektywy 74/60/EWG):
 - 9.10.1.3. Fotografie, rysunki i/lub widok w rozłożeniu na części wyposażenia wnętrza, przedstawiające części przedziału pasażerskiego i zastosowane materiały (z wyjątkiem wewnętrznych lusterek wstecznych), rozmieszczenie urządzeń sterujących, dach i dach przesuwany, oparcia siedzenia, siedzenia i tylne części siedzeń:
 - 9.10.3. Siedzenia
 - 9.10.3.5. Współrzędne lub rysunek punktu R ^(*)
 - 9.10.3.5.1. Siedzenia kierowcy:
 - 9.10.3.5.2. Wszystkich pozostałych miejsc siedzących:
 - 9.10.3.6. Konstrukcyjny kąt nachylenia oparcia siedzenia
 - 9.10.3.6.1. Siedzenia kierowcy:
 - 9.10.3.6.2. Wszystkich pozostałych miejsc siedzących:

.....
(Data, wniesiono)

⁽¹⁾ Numery punktów i przypisy zamieszczone w niniejszym dokumencie informacyjnym odpowiadają ustalonym w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG. Punkty nieistotne do celów niniejszego dokumentu zostały pominięte.

Dodatek 2

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 mm × 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

PIECZĘĆ
URZĘDOWA

Komunikat dotyczący

- homologacji typu ⁽¹⁾,
- rozszerzenia homologacji typu ⁽¹⁾
- odmowy homologacji typu ⁽¹⁾,
- wycofania homologacji typu ⁽¹⁾,

pojazdu/części/oddzielnego zespołu technicznego ⁽¹⁾ w odniesieniu do dyrektywy 74/60/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą 2000/4/WE

Numer homologacji typu:

Powód rozszerzenia:

Sekcja I

- 0.1. Marka (znak fabryczny producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.3. Środki identyfikacji typu, jeżeli są zaznaczone na pojeździe/części/oddzielnym zespole technicznym ⁽¹⁾, ⁽²⁾,
- 0.3.1. Miejsce tego oznakowania:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽³⁾
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. W przypadku części oraz oddzielnych zespołów technicznych, miejsce i sposób umieszczenia znaku homologacji WE:
- 0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) montażu:

Sekcja II

1. Informacje dodatkowe (gdzie stosowne): patrz uzupełnienie
2. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badania:
4. Numer sprawozdania z badania:
5. Uwagi (jeżeli są): patrz uzupełnienie
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:
9. Do zestawu informacji przedstawionych organowi udzielającemu homologacji załącza się spis treści, który można otrzymać na życzenie.

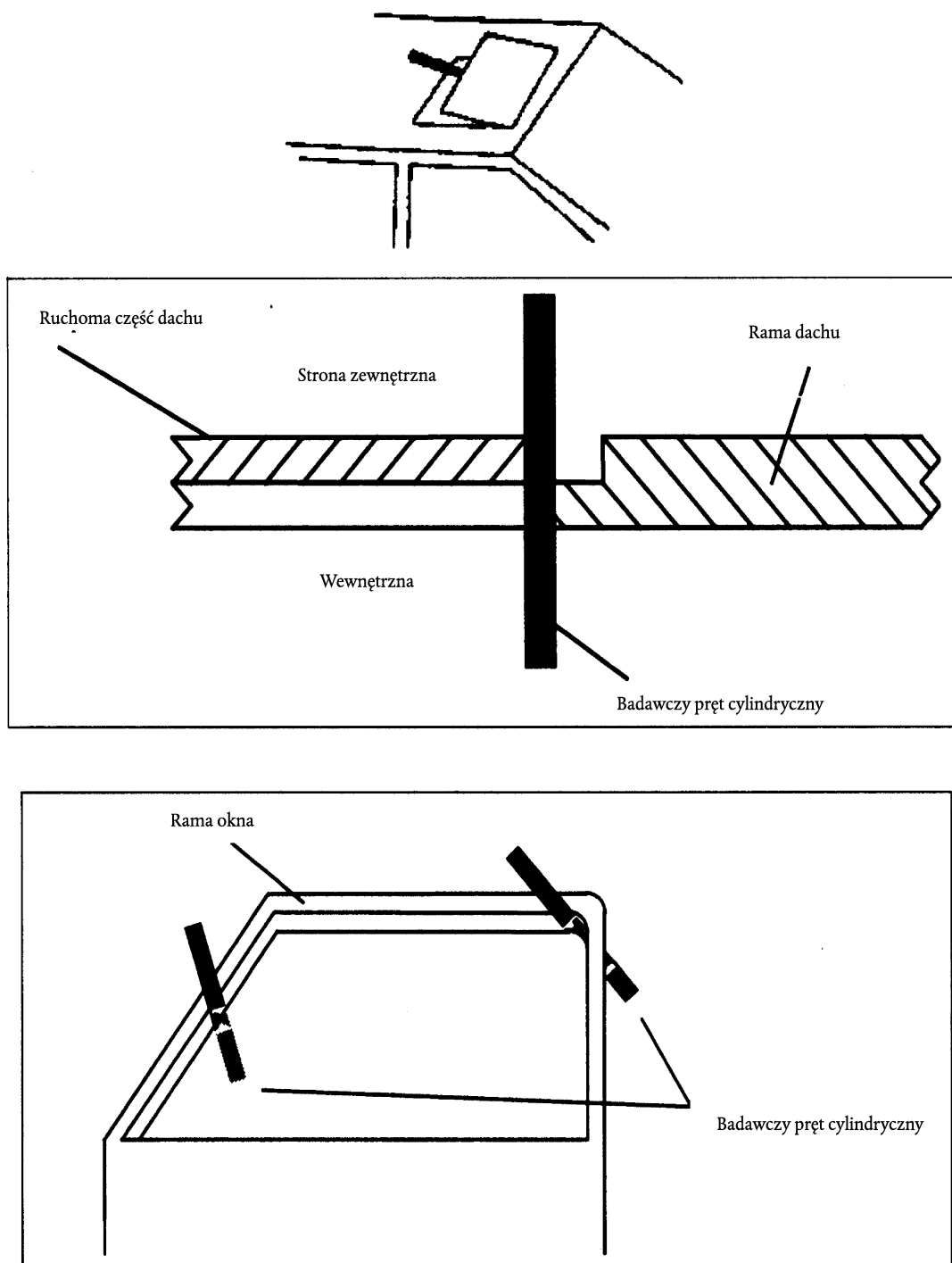
Uzupełnienie do świadectwa homologacji typu nr... dotyczące homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do dyrektywy 74/60/EWG, ostatnio zmienionej dyrektywą 2000/4/WE

1. Informacje dodatkowe
 - 1.1. Typ nadwozia:
 - 1.2. Liczba siedzeń:
5. Uwagi:
(np. obowiązuje zarówno w odniesieniu do pojazdów przystosowanych do ruchu prawostronnego, jak i lewostronnego)

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽²⁾ Jeśli sposób identyfikacji typu zawiera znaki nie mające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym dotyczącym homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji przez symbol „?” (np. ABC??123??).⁽³⁾ Według definicji zawartej w części A załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG.

Dodatek 3

POŁOŻENIE CYLINDRYCZNEGO PRĘTA BADAWCZEGO W OTWORZE DACHU I OTWORZE OKNA



Rysunek 1

Dodatek 4

”

SYMBOL WYŁĄCZNIKA OBSŁUGIWANEGO PRZEZ KIEROWCĘ