

31996L0063

5.10.1996

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 253/13

DYREKTYWA KOMISJI 96/63/WE**z dnia 30 września 1996 r.****zmieniająca dyrektywę 76/432/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do urządzeń hamujących kołowych ciągników rolniczych lub leśnych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

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 lub leśnych⁽¹⁾, ostatnio zmienioną przez dyrektywę 88/297/EWG⁽²⁾, w szczególności jej art. 12 i 13,

a także mając na uwadze, co następuje:

próba hamowania może być ulepszona przez zastąpienie średniego spowolnienia wzorem definiującym drogę hamowania, jako funkcję przyspieszenia; po tej zmianie będą następować inne zmiany, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ciągników i ich części składowych;

przepisy niniejszej dyrektywy są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego ustanowionego dyrektywą 74/150/EWG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załącznikach I i II do dyrektywy Rady 76/432/EWG⁽³⁾ wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 października 1997 r. żadne Państwo Członkowskie nie może:

- odmówić, w odniesieniu do typu ciągnika udzielenia homologacji typu WE, wydania dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG lub udzielenia krajowej homologacji typu, lub
- zakazać rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu ciągników,

z przyczyn odnoszących się do urządzeń hamujących, jeżeli ciągniki są zgodne z wymogami dyrektywy 76/432/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Z mocą od dnia 1 marca 1998 r. Państwa Członkowskie:

- nie udzielają już homologacji typu WE ani nie wydają dokumentów określonych w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG, oraz
- mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu

w odniesieniu do typu ciągnika z przyczyn odnoszących się do urządzeń hamujących, jeżeli wymogi dyrektywy 76/432/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą nie są spełnione.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 października 1997 r. 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 dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 września 1996 r.

W imieniu Komisji

Martin BANGEMANN

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 84 z 28.3.1974, str. 10.

⁽²⁾ Dz.U. L 126 z 20.5.1988, str. 52.

⁽³⁾ Dz.U. L 122 z 8.5.1976, str. 1.

ZAŁĄCZNIK

W dyrektywie 76/432/EWG wprowadza się następujące zmiany:

- „1. W załączniku I ppkt 4.2.6 na końcu akapitu pierwszego dodaje się zdanie w brzmieniu: »Jeśli normalnie hamowana jest więcej niż jedna oś, jedna z osi może być odłączona pod warunkiem że użycie hamulca roboczego automatycznie przyłączy tę oś, natomiast gdy urządzenie przyłączające zawiedzie, czynność ta wykonywana jest automatycznie.«
2. W załączniku II ppkt 1.1.1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: »Sprawność hamulca roboczego określona jest na podstawie drogi hamowania obliczonej stosownie do wzoru określonego w ppkt 2.1.1.1«, skreśla się ppkt 1.2.2.2,

ppkt 2.1.1.1 otrzymuje brzmienie:

»2.1.1.1. Przy teście typu O należy osiągnąć drogę hamowania, którą oblicza się następująco:

$$S_{\max} \leq 0,15 V + \frac{V^2}{116}$$

gdzie:

V jest maksymalną prędkością konstrukcyjną w km/h, oraz

$S_{\max}$ jest maksymalną drogą hamowania w metrach«.”
