

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/60/WE**z dnia 13 lipca 2009 r.****w sprawie maksymalnej prędkości konstrukcyjnej oraz skrzyń ładunkowych kołowych ciągników rolniczych i leśnych****(Wersja ujednolicona)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 74/152/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej oraz skrzyń ładunkowych kołowych ciągników rolniczych lub leśnych ⁽³⁾ została kilkakrotnie znacząco zmieniona ⁽⁴⁾. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości tej dyrektywy należy ją zatem ujednolicić.
- (2) Dyrektywa 74/152/EWG jest jedną ze szczegółowych dyrektyw dotyczących systemu homologacji typu WE, przewidzianego w dyrektywie 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, zastąpionej przez dyrektywę 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi ⁽⁵⁾ i określa normy techniczne dotyczące projektowania i budowy ciągników rolniczych i leśnych w odniesieniu do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej oraz skrzyń ładunkowych. Te normy techniczne dotyczą zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w celu umożliwienia stosowania dla wszystkich typów ciągników procedury homologacji typu WE, przewidzianej w dyrektywie 2003/37/WE. W związku z tym przepisy dyrektywy 2003/37/WE odnoszące się do ciągników rolniczych i leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami

i oddzielnymi zespołami technicznymi stosują się do niniejszej dyrektywy.

- (3) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów transpozycji do prawa krajowego i stosowania dyrektyw określonych w załączniku II część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. Ciągnik (rolniczy lub leśny) oznacza każdy pojazd silnikowy wyposażony w koła lub gąsienice, mający co najmniej dwie osie, którego główna funkcja polega na mocy pociągowej i który został specjalnie skonstruowany w celu holowania, pchania, przewożenia lub napędzania niektórych narzędzi, maszyn lub przyczep, przeznaczonych do stosowania w rolnictwie lub leśnictwie. Może on być wyposażony w celu przewożenia rzeczy i osób.

2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie jedynie do ciągników określonych w ust. 1, które są wyposażone w ogumienie pneumatyczne oraz mają maksymalną prędkość konstrukcyjną między 6 a 40 km/godz.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie nie mogą odmówić udzielenia homologacji typu WE, wydania dokumentu przewidzianego w art. 2 lit. u) dyrektywy 2003/37/WE lub udzielenia krajowej homologacji typu ciągnika, z przyczyn odnoszących się do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej lub skrzyń ładunkowych, jeżeli spełniają one wymogi określone w załączniku I.

2. Państwa członkowskie nie mogą wydawać dokumentu przewidzianego w art. 2 lit. u) dyrektywy 2003/37/WE w odniesieniu do typu ciągnika, który nie spełnia wymogów niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu ciągnika, który nie spełnia wymogów niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Państwa członkowskie nie mogą odmówić rejestracji ani zakazać sprzedaży ciągników, pierwszego wprowadzenia ich do eksploatacji lub użytkowania z przyczyn odnoszących się do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej lub skrzyń ładunkowych, jeśli spełniają one wymogi określone w załączniku I.

⁽¹⁾ Dz.U. C 161 z 13.7.2007, s. 37.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 19 czerwca 2007 r. (Dz.U. C 146 E z 12.6.2008, s. 74) oraz decyzja Rady z dnia 22 czerwca 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 84 z 28.3.1974, s. 33.

⁽⁴⁾ Zob. załącznik II, część A.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1.

Artykuł 4

1. Państwa członkowskie nie mogą zakazać ani nakazać montowania na ciągnikach skrzyń ładunkowych.
2. Państwa członkowskie nie mogą zakazać przewozu na skrzyniach ładunkowych produktów, które zezwalają przewozić na przyczepach używanych do celów rolniczych lub leśnych. W granicach przewidzianych przez producenta dozwolone jest maksymalne obciążenie wynoszące przynajmniej 80 % ciężaru ciągnika gotowego do jazdy.

Artykuł 5

Zmiany niezbędne w celu dostosowania do postępu technicznego wymogów określonych w załączniku I przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 20 ust. 3 dyrektywy 2003/37/WE.

Artykuł 6

Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 7

Dyrektywa 74/152/EWG, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku II część A, traci moc, bez naruszenia zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów

transpozycji do prawa krajowego i stosowania dyrektyw określonych w załączniku II część B.

Odniesienia do uchylonej dyrektywy traktuje się jak odniesienia do niniejszej dyrektywy i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku III.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejszą dyrektywę stosuje się od dnia 1 stycznia 2010 r.

Artykuł 9

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2009 r.

*W imieniu Parlamentu
Europejskiego*

H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady

E. ERLANDSSON
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

1. Maksymalna prędkość konstrukcyjna

- 1.1. Podczas badań do celów homologacji typu średnią prędkość mierzy się na torze prostym, który ciągnik pokonuje w obu kierunkach ze startu lotnego. Nawierzchnia testowa jest utwardzona, płaska i przynajmniej o długości 100 m; może mieć nachylenia nie większe niż 1,5 %.
- 1.2. Podczas badania ciągnik jest nieobciążony i gotowy do jazdy bez ciężarów balastowych lub specjalnego wyposażenia, ciśnienie w ogumieniu jest zgodne z określonym dla ruchu drogowego.
- 1.3. Podczas badania ciągnik jest wyposażony w nowe opony pneumatyczne o największym promieniu jezdnym przewidzianym przez producenta dla ciągnika.
- 1.4. W czasie badania stosowane jest przełożenie skrzyni biegów, na którym pojazd osiąga największą prędkość, a przepustnica jest całkowicie otwarta.
- 1.5. W celu wzięcia pod uwagę różnych nieuniknionych pomyłek wynikających zasadniczo z technik pomiaru oraz ze zwiększenia prędkości obrotowej silnika z częściowym obciążeniem wynik przekraczający maksymalną prędkość konstrukcyjną o 3 km/h jest akceptowany w badaniu homologacyjnym.
- 1.6. Aby władze właściwe dla homologacji typu ciągników mogły obliczyć ich maksymalną teoretyczną prędkość, producent określa jako wzór przełożenie skrzyni biegów, rzeczywisty ruch do przodu kół napędowych odpowiadający jednemu całkowitemu obrotowi oraz liczbę obrotów na minutę przy maksymalnej mocy wyjściowej i całkowicie otwartej przepustnicy oraz regulatorem prędkości obrotowej, jeżeli jest zamontowany, ustawionym zgodnie ze wskazaniami producenta.

2. Skrzynie ładunkowe

- 2.1. Środek ciężkości skrzyni znajduje się między osiami.
 - 2.2. Wymiary skrzyni są takie, aby:
 - długość nie przekraczała 1,4 raza rozstawu kół przednich lub tylnych ciągnika, w zależności od tego, który z nich jest większy,
 - szerokość nie przekraczała maksymalnej całkowitej szerokości ciągnika bez wyposażenia.
 - 2.3. Skrzynia jest położona symetrycznie w stosunku do wzdłużnej płaszczyzny symetrii ciągnika.
 - 2.4. Wysokość skrzyni ładunkowej nad ziemią nie przekracza 150 cm.
 - 2.5. Typ skrzyni i sposób jej montowania są takie, aby przy normalnym obciążeniu widoczność kierowcy była odpowiednia, a różne obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i sygnalizacji świetlnej mogły właściwie funkcjonować.
 - 2.6. Skrzynię ładunkową można zdejmować; jest ona przymocowana do ciągnika w taki sposób, aby uniknąć ryzyka przypadkowego odłączenia.
-

ZAŁĄCZNIK II

Część A

Uchylona dyrektywa i jej kolejne zmiany

(o których mowa w art. 7)

Dyrektywa Rady 74/152/EWG
(Dz.U. L 84 z 28.3.1974, s. 33)

Dyrektywa Rady 82/890/EWG
(Dz.U. L 378 z 31.12.1982, s. 45)

jedynie w zakresie, w jakim art. 1 ust. 1 odnosi się do przepisów dyrektywy 74/152/EWG

Dyrektywa Komisji 88/412/EWG
(Dz.U. L 200 z 26.7.1988, s. 31)

Dyrektywa 97/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 277 z 10.10.1997, s. 24)

jedynie w zakresie, w jakim art. 1 tiret pierwsze odnosi się do przepisów dyrektywy 74/152/EWG

Dyrektywa Komisji 98/89/WE
(Dz.U. L 322 z 1.12.1998, s. 40)

Część B

Terminy transpozycji do prawa krajowego i stosowania

(o których mowa w art. 7)

Dyrektywa	Termin transpozycji	Data rozpoczęcia stosowania
74/152/EWG	8 września 1975 r.	—
82/890/EWG	22 czerwca 1984 r.	—
88/412/EWG	30 września 1988 r. ⁽¹⁾	—
97/54/WE	22 września 1998 r.	23 września 1998 r.
98/89/WE	31 grudnia 1999 r. ⁽²⁾	—

⁽¹⁾ Zgodnie z art. 2 dyrektywy 88/412/EWG:

„1. Od dnia 1 października 1988 r. żadne państwo członkowskie nie może:

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

jeżeli maksymalna prędkość konstrukcyjna oraz skrzynie ładunkowe tego typu ciągnika są zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy.

2. Od dnia 1 października 1989 r. państwa członkowskie:

- nie mogą już wydawać dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG dla typu ciągnika, którego maksymalna prędkość konstrukcyjna oraz skrzynie ładunkowe nie są zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy,
- mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu ciągnika, którego maksymalna prędkość konstrukcyjna oraz skrzynie ładunkowe nie są zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy.”.

⁽²⁾ Zgodnie z art. 2 dyrektywy 98/89/WE:

„1. Od dnia 1 stycznia 2000 r. państwa członkowskie nie mogą:

- 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
- zabronić dopuszczenia do ruchu ciągników,

jeżeli ciągniki te są zgodne z wymogami dyrektywy 74/152/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Od dnia 1 października 2004 r. państwa członkowskie:

- nie mogą już wydawać dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG w odniesieniu do typu ciągnika, jeżeli nie spełnia on wymogów dyrektywy 74/152/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą,
- mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do ciągnika, jeżeli nie jest on zgodny z wymogami dyrektywy 74/152/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.”.

ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 74/152/EWG	Dyrektywa 98/89/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1	Artykuł 2	Artykuł 1
		Artykuł 2
Artykuły 3–5		Artykuły 3–5
Artykuł 6 ust. 1		—
Artykuł 6 ust. 2		Artykuł 6
—		Artykuł 7
—		Artykuł 8
Artykuł 7		Artykuł 9
Załącznik		Załącznik I
—		Załącznik II
—		Załącznik III