



2025/1117

12.6.2025

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2025/1117

z dnia 3 kwietnia 2025 r.

zmieniające rozporządzenia delegowane (UE) 2015/68 i (UE) 2015/208 w odniesieniu do wymogów dotyczących hamowania pojazdów oraz wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów rolniczych i leśnych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 5 i art. 49 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Aby umożliwić stosowanie sprzęgów sworzniowych w pojazdach ciągniętych ze sztywnym dyszlem, konieczne jest zapewnienie ich bezpieczeństwa funkcjonalnego. W związku z tym konieczne jest wprowadzenie wymogów dotyczących hamowania w odniesieniu do takich zespołów ciągników i pojazdów ciągniętych.
- (2) Znaczna liczba pojazdów ciągniętych jest nadal w użyciu ze sprzęgami jednoprzewodowymi. W celu zapobiegania wypadkom spowodowanym przez nieprawidłowo połączone układy hamulcowe oraz w celu zapewnienia prawidłowego działania pojazdów ciągniętych wyposażonych w układ jednoprzewodowy, gdy są one połączone z ciągnikami wyposażonymi w dwa przewody sterujące, należy określić wymagania dotyczące takich zespołów, aby zapewnić wymagany poziom bezpieczeństwa za pomocą wymagań dotyczących homologacji typu.
- (3) Regulamin ONZ nr 148 łączy przepisy regulaminów ONZ nr 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 i 91 w jeden regulamin ONZ w celu uproszczenia regulaminów ONZ dotyczących oświetlenia i sygnalizacji świetlnej oraz zwiększenia przejrzystości, konsolidacji i uproszczenia złożoności wymogów poprzez ograniczenie liczby regulaminów ONZ w drodze redakcji bez zmiany żadnego ze szczegółowych wymogów technicznych obowiązujących już do dnia wejścia w życie regulaminu ONZ nr 148. W związku z tym regulamin ONZ nr 148 należy włączyć do wykazu mających zastosowanie regulaminów ONZ jako wymóg alternatywny.
- (4) Regulamin ONZ nr 149 łączy przepisy regulaminów ONZ nr 19, 98, 112, 113, 119 i 123 w jeden regulamin ONZ w celu uproszczenia regulaminów ONZ dotyczących oświetlenia i sygnalizacji świetlnej oraz zwiększenia przejrzystości, konsolidacji i uproszczenia złożoności wymogów poprzez ograniczenie liczby regulaminów ONZ w drodze redakcji bez zmiany żadnego ze szczegółowych wymogów technicznych obowiązujących już do dnia wejścia w życie regulaminu ONZ nr 149. W związku z tym regulamin ONZ nr 149 należy włączyć do wykazu mających zastosowanie regulaminów ONZ jako wymóg alternatywny.
- (5) Regulamin ONZ nr 150 łączy przepisy regulaminów ONZ nr 3, 27, 69, 70 i 104 w jeden regulamin ONZ w celu uproszczenia regulaminów ONZ dotyczących oświetlenia i sygnalizacji świetlnej oraz zwiększenia przejrzystości, konsolidacji i uproszczenia złożoności wymogów poprzez ograniczenie liczby regulaminów ONZ w drodze redakcji bez zmiany żadnego ze szczegółowych wymogów technicznych obowiązujących już do dnia wejścia w życie regulaminu ONZ nr 150. W związku z tym regulamin ONZ nr 150 należy włączyć do wykazu mających zastosowanie regulaminów ONZ jako wymóg alternatywny.

⁽¹⁾ Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>.

- (6) Zmiany w rozporządzeniach delegowanych Komisji (UE) 2015/68⁽²⁾ i (UE) 2015/208⁽³⁾ są związane z bezpieczeństwem i odzwierciedlają rozwój technologiczny. Z tych powodów należy je przyjąć w jednym akcie.
- (7) Aby odzwierciedlić postęp techniczny, należy wprowadzić wymogi dotyczące bezpieczeństwa elektrycznego, które zostały już opracowane dla innych kategorii pojazdów wyposażonych w elektryczny mechanizm napędowy, a następnie wprowadzić inne wymogi w zakresie oddziaływania mechanicznego, trwałości, cyberbezpieczeństwa i aktualizacji oprogramowania.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia delegowane (UE) 2015/68 i (UE) 2015/208.
- (9) Zmiany w art. 16 i 17 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/68 odzwierciedlają faktyczny rozwój techniczny. Nałożenie na producentów pojazdów obowiązku dostosowania produkcji tylko na krótki okres przed publikacją niniejszego rozporządzenia spowodowałoby niepotrzebne obciążenie administracyjne. Uzasadnione jest zatem jak najszybsze stosowanie niniejszego rozporządzenia z mocą wsteczną,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2015/68

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2015/68 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 2 pkt 25 otrzymuje brzmienie:
„25) »pojazd ciągnięty z dyszlem sztywnym« oznacza pojazd ciągnięty kategorii R lub S posiadający oś lub grupę osi, wyposażony w dyszel, który ze względu na swoją budowę przenosi na ciągnik znaczące obciążenie statyczne i który to pojazd nie odpowiada definicji pojazdu ciągniętego z osią centralną; na dyszlu sztywnym może wystąpić nieznaczne przemieszczenie pionowe; hydraulicznie regulowany dyszel przegubowy uznaje się za dyszel sztywny.”;

- 2) art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 16

Wymogi dotyczące układów hamulcowych umożliwiających połączenia hydrauliczne typu jedнопrzewodowego oraz wyposażonych w nie pojazdów

1. Wymogi dotyczące skuteczności mające zastosowanie do ciągników wyposażonych w urządzenia hamulcowe umożliwiających połączenia hydrauliczne typu jedнопrzewodowego są określone w załączniku XIII.
2. Po dniu 31 grudnia 2024 r. producenci pojazdów nie montują w nowych ciągnikach układów hamulcowych które nadają się tylko do połączeń hydraulicznych typu jedнопrzewodowego.”;
- 3) art. 17 ustęp czwarty otrzymuje brzmienie:
„Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r. organy krajowe zakazują udostępniania na rynku, rejestracji lub dopuszczenia nowych ciągników wyposażonych w układy hamulcowe które nadają się tylko do połączeń hydraulicznych typu jedнопrzewodowego.”;
- 4) w załączniku XIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/68 z dnia 15 października 2014 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących układów hamulcowych pojazdów do celów homologacji pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 17 z 23.1.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/68/oj).

⁽³⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/208 z dnia 8 grudnia 2014 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących bezpieczeństwa funkcyjnego pojazdów do celów homologacji pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 42 z 17.2.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/208/oj).

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2015/208

w załącznikach I i XXIV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku XIII do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/68 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:
„Wymagania dotyczące hydraulicznych układów hamulcowych umożliwiających połączenia hydrauliczne typu jednoprzewodowego”;
- 2) pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:
„1.1. Hydrauliczny przewód sterujący ciągnika, o którym mowa w pkt 2.1.5.1.1 załącznika I, może działać jako połączenie hydrauliczne typu jednoprzewodowego, pod warunkiem że ciśnienie powstające na złączu jest zgodne z pkt 1.1.1, 1.1.2 i 1.1.3.”.

ZAŁĄCZNIK II

W załącznikach I i XXIV do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I dodaje się wiersze w brzmieniu:

„148 ⁽¹⁾	Urządzenia sygnalizacji świetlnej (LSD)	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 347 z 30.9.2021, s. 123, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1719/oj	T, C, R i S
149 ⁽²⁾	Urządzenia oświetlenia drogowego (RID)	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 347 z 30.9.2021, s. 173, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1720/oj	T i C
150 ⁽³⁾	Urządzenia odblaskowe (RRD)	Pierwotna wersja regulaminu	Dz.U. L 347 z 30.9.2021, s. 297, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1721/oj	T, C, R i S

⁽¹⁾ Regulamin ONZ nr 148 może być stosowany jako alternatywa dla regulaminów ONZ nr 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 i 91.

⁽²⁾ Regulamin ONZ nr 149 może być stosowany jako alternatywa dla regulaminów ONZ nr 19, 98, 112, 113, 119 i 123.

⁽³⁾ Regulamin ONZ nr 150 może być stosowany jako alternatywa dla regulaminów ONZ nr 3, 27, 69, 70 i 104.”

2) w załączniku XXIV pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wszystkie pojazdy wyłącznie elektryczne kategorii T lub C, hybrydowe pojazdy elektryczne oraz pojazdy dostarczające energię elektryczną o klasie napięcia wyższej niż 60 V aż do 1 500 V prądu stałego lub wyższej niż 30 V aż do 1 000 V prądu przemiennego muszą spełniać wymogi załącznika IV do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 3/2014 (*).

Wszystkie pojazdy wyłącznie elektryczne kategorii T lub C, hybrydowe pojazdy elektryczne oraz pojazdy dostarczające energię elektryczną o klasie napięcia od 32 V do 60 V prądu stałego lub od 21 V do 30 V prądu przemiennego muszą spełniać wymogi załącznika IV do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 3/2014, z wyjątkiem pkt 2.1.1 i 2.1.2 dotyczących klas IP, pkt 2.1.6.3 dotyczącego kodowania kolorami i pkt 2.3 dotyczącego rezystancji izolacji.

(*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 3/2014 z dnia 24 października 2013 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 7 z 10.1.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).”