

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/66/WE

z dnia 13 lipca 2009 r.

w sprawie układów kierowniczych 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 Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁽¹⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 75/321/EWG z dnia 20 maja 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych 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 75/321/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 kołowych ciągników rolniczych i leśnych odnoszące się do układów kierowniczych. 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 i 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 układu kierowniczego, jeżeli spełnia on wymogi określone w załączniku I.

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

⁽¹⁾ Dz.U. C 161 z 13.7.2007, s. 38.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 19 czerwca 2007 r. (Dz.U. C 146 E z 12.6.2008, s. 73) oraz decyzja Rady z dnia 22 czerwca 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 147 z 9.6.1975, s. 24.

⁽⁴⁾ Zob. załącznik II część A.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1.

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, pierwszego wprowadzenia do eksploatacji lub użytkowania ciągników z przyczyn odnoszących się do układu kierowniczego, jeśli spełnia on wymogi określone w załączniku I.

Artykuł 4

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 5

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

Artykuł 6

Dyrektywa 75/321/EWG, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku II, części A, traci moc, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do

terminów transpozycji do prawa krajowego i stosowania dyrektyw określonych w załączniku II, części B.

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

Artykuł 7

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

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 stycznia 2010 r.

Artykuł 8

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. DEFINICJE
- 1.1. **Układ kierowniczy**

„Układ kierowniczy” oznacza wszystkie urządzenia, których funkcją jest zmiana kierunku jazdy ciągnika.

Układ kierowniczy może zawierać:

 - element sterujący,
 - przekładnię kierowniczą,
 - koła kierowane,
 - w konkretnym przypadku specjalne urządzenia do wytwarzania mocy uzupełniającej lub niezależnej.
- 1.1.1. *Element sterujący*

„Element sterujący” oznacza część wprawianą w ruch bezpośrednio przez kierowcę w celu kierowania ciągnikiem.
- 1.1.2. *Przekładnia kierownicza*

„Przekładnia kierownicza” obejmuje wszystkie elementy znajdujące się między elementem sterującym i kołami kierowanymi, z wyjątkiem urządzeń specjalnych określonych w 1.1.4. Przekładnia kierownicza może być mechaniczna, hydrauliczna, pneumatyczna, elektryczna lub złożona.
- 1.1.3. *Koła kierowane*

„Koła kierowane” oznaczają:

 - koła, których położenie może być zmieniane bezpośrednio lub pośrednio w celu osiągnięcia zmiany kierunku jazdy ciągnika,
 - wszystkie koła ciągnika przegubowego,
 - koła na tej samej osi, których prędkość może być zmieniana w celu zmiany kierunku jazdy ciągnika.

Koła samonastawne nie są kołami kierowanymi.
- 1.1.4. *Urządzenia specjalne*

„Urządzenia specjalne” oznaczają tę część urządzeń sterujących, która wytwarza dodatkową lub niezależną moc. Dodatkowa lub niezależna moc może być wytwarzana przez każdy układ mechaniczny, hydrauliczny, pneumatyczny, elektryczny lub złożony (np. przez pompę olejową, pompę powietrza lub akumulator itp.).
- 1.2. **Różne kategorie układów kierowniczych**
- 1.2.1. W zależności od źródła mocy, która jest niezbędna do skręcenia kół kierowanych, wyróżnia się następujące rodzaje układów:
 - 1.2.1.1. *Układy kierownicze sterowane ręcznie*, w których moc kierująca pochodzi jedynie z siły mięśni kierowcy;
 - 1.2.1.2. *Wspomagane układy kierownicze*, w których moc kierująca pochodzi zarówno z siły mięśni kierowcy, jak i ze specjalnych urządzeń określonych w 1.1.4.

Układy kierownicze, w których moc kierująca pochodzi jedynie ze specjalnych urządzeń określonych w 1.1.4, ale które w przypadku awarii specjalnych urządzeń pozwalają wykorzystać siłę mięśni do kierowania, uznaje się za „wspomagane układy kierownicze”;
 - 1.2.1.3. *Układy kierownicze wspomagane siłowo*, w których moc sterująca pochodzi tylko i wyłącznie ze specjalnych urządzeń określonych w 1.1.4.
- 1.3. **Siła kierowania**

„Siła kierowania” oznacza siłę wywieraną przez kierowcę na układ kierowniczy w celu kierowania ciągnikiem.

2. BUDOWA, MOCOWANIE I WYMAGANIA KONTROLNE
- 2.1. **Wymagania ogólne**
- 2.1.1. Układy kierownicze muszą zapewnić łatwe i bezpieczne kierowanie ciągnikiem i muszą spełniać szczegółowe wymagania określone w 2.2.
- 2.2. **Wymagania szczegółowe**
- 2.2.1. *Urządzenia sterujące*
- 2.2.1.1. Urządzenia sterujące muszą być łatwe w użyciu i wygodne do trzymania. Muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby możliwa była stopniowa zmiana kierunku jazdy. Kierunek skręcania urządzeń sterujących musi odpowiadać zmianie kierunku jazdy ciągnika.
- 2.2.1.2. Siła kierowania konieczna do wykonania okręgu o promieniu 12 m, rozpoczynając od jazdy na wprost, nie może przekroczyć 25 daN. W przypadku wspomaganego układu kierowniczego, który nie jest połączony z innymi urządzeniami, jeśli doszło do awarii zasilania pomocniczego, siła kierowania nie może przekroczyć 60 daN.
- 2.2.1.3. W celu sprawdzenia zgodności z wymogami określonymi w 2.2.1.2, ciągnik porusza się ruchem spiralnym z prędkością 10 km/godz., zaczynając jazdą na wprost na drodze o suchej powierzchni i dobrych warunkach przyczepności opon. Siła kierowania na urządzeniach sterujących jest mierzona do momentu, gdy ciągnik znacznie wchodzi w skręt o promieniu 12 m. Czas trwania manewru (okres między momentem kiedy urządzenia sterujące są po raz pierwszy wprowadzone w skręt oraz momentem dokonywania pomiarów) nie może przekroczyć pięciu sekund w normalnych warunkach i ośmiu sekund w przypadku awarii zasilania pomocniczego. Jeden manewr wykonuje się w lewo i jeden w prawo.
- Do celów badania ciągnik musi być tak obciążony, aby osiągnął swoją technicznie dopuszczalną masę maksymalną; ciśnienie opon i rozkład obciążenia osi musi być zgodny z zaleceniami producenta.
- 2.2.2. *Przekładnia kierownicza*
- 2.2.2.1. Układ kierowniczy nie może obejmować elektrycznej lub całkowicie pneumatycznej przekładni kierowniczej.
- 2.2.2.2. Przekładnia kierownicza musi być tak zaprojektowana, aby mogła spełniać inne wymogi użytkowe. Dostęp do niej musi być łatwy w celach kontroli i konserwacji.
- 2.2.2.3. W przypadku przekładni kierowniczej, która nie jest w pełni hydrauliczna, musi być możliwe kierowanie ciągnikiem nawet w przypadku całkowitej awarii jej hydraulicznych lub pneumatycznych części składowych.
- 2.2.2.4. Przekładnia kierownicza, która działa wyłącznie na zasadzie hydraulicznej, oraz specjalne urządzenia określone w 1.1.4 muszą spełniać następujące wymogi:
- 2.2.2.4.1. Jedno lub więcej urządzeń ograniczających ciśnienie musi chronić całość lub część obwodu przed nadmiernym ciśnieniem;
- 2.2.2.4.2. Urządzenia ograniczające ciśnienie muszą być tak ustawione, aby nie zostało przekroczone ciśnienie T równe maksymalnemu ciśnieniu robocznemu podanemu przez producenta;
- 2.2.2.4.3. Właściwości i wymiary wszystkich przewodów muszą być takie, aby wytrzymały one ciśnienie czterokrotnie wyższe od ciśnienia T (dozwolane przez urządzenia ograniczające ciśnienie) i muszą być chronione w takich miejscach i ułożone w taki sposób, aby ryzyko zniszczenia wskutek uderzeń i oddziaływań innych urządzeń było ograniczone do minimum, a ryzyko zniszczenia przez tarcie było pomijalne.
- 2.2.3. *Koła kierowane*
- 2.2.3.1. Wszystkie koła mogą być kołami kierowanymi.
- 2.2.4. *Urządzenia specjalne*
- 2.2.4.1. Urządzenia specjalne określone w 1.1.4, stosowane we wszystkich typach urządzeń sterujących określonych w 1.2.1.2 oraz 1.2.1.3, są dopuszczalne w następujących okolicznościach:

2.2.4.1.1. Jeżeli ciągnik wyposażony jest we wspomagany układ kierowniczy określony w 1.2.1.2, kierowanie nim musi być możliwe nawet w przypadku awarii specjalnych urządzeń, jak to stwierdzono powyżej w 2.2.1.2. Jeżeli wspomagany układ kierowniczy nie ma własnego źródła mocy, musi zostać wyposażony w rezerwę mocy. Rezerwa ta może zostać zastąpiona niezależnym urządzeniem zasilającym, przy czym układy kierownicze muszą mieć pierwszeństwo przed innymi układami, które są podłączone do wspólnego źródła energii. Bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy Rady 76/432/EWG z dnia 6 kwietnia 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń hamujących kołowych ciągników rolniczych lub leśnych ⁽¹⁾, jeżeli istnieje połączenie hydrauliczne między hydraulicznym układem kierowniczym i hydraulicznym układem hamulcowym oraz jeżeli oba zasilane są z tego samego źródła, siła konieczna do uruchomienia układu kierowniczego nie przekracza 40 daN w przypadku awarii któregośkolwiek z układów. Jeżeli źródłem mocy jest sprężone powietrze, zbiornik powietrza musi być chroniony za pomocą zaworu jednokierunkowego.

W przypadku gdy moc sterująca normalnie pochodzi jedynie ze specjalnych urządzeń określonych w 1.1.4, wspomagany układ kierowniczy musi być zamontowany wraz z urządzeniem, które w przypadku awarii specjalnych urządzeń, oraz gdy siła kierowania przekracza 25 daN, da wzrokowy lub dźwiękowy sygnał informujący o awarii.

2.2.4.1.2. Jeżeli ciągnik wyposażony jest w układ kierowniczy wspomagany siłowo, określony w ppkt 1.2.1.3, oraz w przypadku gdy taki układ posiada całkowicie hydrauliczną przekładnię kierowniczą, musi być możliwe, w przypadku awarii specjalnego urządzenia lub silnika, przeprowadzenie dwóch manewrów określonych w ppkt 2.2.1.3 za pomocą specjalnego urządzenia pomocniczego. Specjalne urządzenie pomocnicze może stanowić zbiornik sprężonego powietrza lub gazu. Pompa olejowa lub sprężarka mogą być użyte jako specjalne urządzenie pomocnicze, jeżeli urządzenie to jest wprawiane w ruch obrotem kół ciągnika i nie może od nich zostać odłączone. O awarii specjalnego urządzenia ostrzega sygnał wzrokowy lub dźwiękowy.

2.2.4.1.2.1. W przypadku gdy specjalne urządzenie jest pneumatyczne, musi być zamontowane ze zbiornikiem sprężonego powietrza chronionego zaworem jednokierunkowym. Pojemność zbiornika ze sprężonym powietrzem musi być tak obliczona, aby było możliwe przynajmniej kilka pełnych obrotów kołem kierownicy (między skrajnymi położeniami) zanim ciśnienie w zbiorniku spadnie do połowy swego ciśnienia roboczego; badanie musi być przeprowadzone z kołami kierowanymi niedotykającymi ziemi.

⁽¹⁾ Dz.U. L 122 z 8.5.1976, s. 1.

ZAŁĄCZNIK II

CZĘŚĆ A

**Uchylona dyrektywa i jej kolejne zmiany
(o których mowa w art. 6)**

Dyrektywa Rady 75/321/EWG
(Dz.U. L 147 z 9.6.1975, s. 24)

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

wyłącznie w odniesieniu do art. 1 ust. 1 dyrektywy
75/321/EWG

Dyrektywa Komisji 88/411/EWG
(Dz.U. L 200 z 26.7.1988, s. 30)

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

wyłącznie w odniesieniu do art. 1 tiret pierwsze dyrek-
tywy 75/321/EWG

Dyrektywa Komisji 98/39/WE
(Dz.U. L 170 z 16.6.1998, s. 15)

CZĘŚĆ B

**Lista terminów transpozycji do prawa krajowego i stosowania
(o których mowa w art. 6)**

Dyrektywa	Termin transpozycji	Data rozpoczęcia stosowania
75/321/EWG	22 listopada 1976 r.	—
82/890/EWG	22 czerwca 1984 r.	—
88/411/EWG	30 września 1988 r. ⁽¹⁾	—
97/54/WE	22 września 1998 r.	23 września 1998 r.
98/39/WE	30 kwietnia 1999 r. ⁽²⁾	—

⁽¹⁾ Zgodnie z art. 2 dyrektywy 88/411/EWG:

- „1. Od dnia 1 października 1988 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 dopuszczenia do ruchu ciągników, jeżeli układ kierowniczy tego typu ciągnika jest zgodny z przepisami niniejszej dyrektywy.
2. Od dnia 1 października 1989 r. państwa członkowskie
- nie mogą już wydawać dokumentów określonych w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG w odniesieniu do typu ciągnika, którego układ kierowniczy nie jest zgodny z przepisami niniejszej dyrektywy,
 - mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu ciągnika, którego układ kierowniczy nie jest zgodny z przepisami niniejszej dyrektywy.”

⁽²⁾ Zgodnie z art. 2 dyrektywy 98/39/WE:

- „1. Od dnia 1 maja 1999 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 trzecie dyrektywy Rady 74/150/EWG lub udzielenia krajowej homologacji typu, lub
 - zakazać dopuszczenia do ruchu ciągników, jeżeli spełniają one wymogi dyrektywy 75/321/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.
2. Od dnia 1 października 1999 r. państwa członkowskie:
- nie mogą już wydawać dokumentów określonych w art. 10 ust. 1 tiret trzecie dyrektywy 74/150/EWG w odniesieniu do typu ciągnika, który nie spełnia wymogów dyrektywy 75/321/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą,
 - mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu ciągnika, którego układ kierowniczy nie spełnia wymogów dyrektywy 75/321/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.”

ZAŁĄCZNIK III

Tabela korelacji

Dyrektywa 75/321/EWG	Dyrektywa 98/39/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1	art. 2	art. 1
		art. 2
art. 3 i 4		art. 3 i 4
art. 5 ust. 1		—
art. 5 ust. 2		art. 5
—		art. 6
—		art. 7
art. 6		art. 8
załącznik		załącznik I
—		załącznik II
—		załącznik III