

## DYREKTYWY

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/63/WE

z dnia 13 lipca 2009 r.

w sprawie niektórych części i właściwości 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 <sup>(1)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa Rady 74/151/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do niektórych części i charakterystyk kołowych ciągników rolniczych lub leśnych <sup>(3)</sup> została kilkakrotnie znacząco zmieniona <sup>(4)</sup>. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości tej dyrektywy należy ją zatem ujednolicić.

(2) Dyrektywa Rady 74/151/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 <sup>(5)</sup>, i określa normy techniczne dotyczące projektowania i budowy ciągników rolniczych i leśnych między innymi w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej, położenia i zamocowania tylnych tablic rejestracyjnych, zbiorników paliwa, obciążenia balastowego, dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych, dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego (tłumika). 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 VII 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 posiadają maksymalną prędkość konstrukcyjną między 6 a 40 km/godz.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 161 z 13.7.2007, s. 36.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 84 z 28.3.1974, s. 25.

<sup>(4)</sup> Zob. załącznik VII część A.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1.

## Artykuł 2

1. Państwa członkowskie nie mogą odmówić udzielenia homologacji typu WE ani krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu ciągnika z przyczyn odnoszących się do następujących części lub właściwości, jeśli spełniają one wymogi określone w załącznikach I–VI:

- maksymalna dopuszczalna masa całkowita,
- położenie i zamocowanie tylnych tablic rejestracyjnych,
- zbiorniki paliwa,
- obciążenie balastowe,
- dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze,
- dopuszczalny poziom hałasu i układ wydechowy (tłumik).

2. W odniesieniu do pojazdów, które nie spełniają wymogów wymienionych w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem niniejszej dyrektywy:

- nie udzielają homologacji typu WE,
- mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu.

3. W odniesieniu do pojazdów nowych, które nie spełniają wymogów wymienionych w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy:

- uznają świadectwa zgodności, w jakie zaopatrzone są nowe pojazdy, zgodnie z przepisami dyrektywy 2003/37/WE, za nieważne do celów art. 7 ust. 1 tej dyrektywy,
- mogą odmówić rejestracji, sprzedaży lub przekazania do eksploatacji tych nowych pojazdów.

## Artykuł 3

Państwa członkowskie nie mogą odmówić rejestracji ani zakazać sprzedaży, przekazania do eksploatacji lub użytkowania ciągników, z przyczyn odnoszących się do części lub właściwości, o których mowa w art. 2 ust. 1, jeśli spełniają one wymogi określone w załącznikach I–VI.

## Artykuł 4

Zmiany niezbędne w celu dostosowania do postępu technicznego wymogów określonych w załącznikach I–VI, z wyjątkiem określonych w ppkt 1.1 oraz 1.4.1.2 załącznika VI, 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 zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

## Artykuł 6

Dyrektywa 74/151/EWG, zmieniona dyrektywami, o których mowa w załączniku VII część A, traci moc bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów transpozycji do prawa krajowego i stosowania dyrektyw określonych w załączniku VII część B.

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

## Artykuł 7

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 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

## MAKSYMALNA DOPUSZCZALNA MASA CAŁKOWITA

1. Maksymalna technicznie dopuszczalna masa obciążonego pojazdu podana przez producenta jest zatwierdzana przez właściwy organ administracji jako maksymalna dopuszczalna masa całkowita, pod warunkiem że:
  - 1.1. wyniki wszystkich przeprowadzonych przez ten organ badań, w szczególności badań dotyczących hamulców i kierowania, są zadowalające;
  - 1.2. maksymalna dopuszczalna masa obciążonego pojazdu i maksymalne dopuszczalne obciążenie osi, w zależności od kategorii pojazdu, nie przekracza wartości podanych w tabeli 1.

Tabela 1

**Maksymalna dopuszczalna masa obciążonego pojazdu i maksymalne dopuszczalne obciążenie osi w zależności od kategorii pojazdu**

Kategoria pojazdu	Liczba osi	Maksymalna dopuszczalna masa (t)	Maksymalne dopuszczalne obciążenie osi	
			Oś napędzana (t)	Oś nienapędzana (t)
T1, T2, T4.1	2	18 (obciążony)	11,5	10
	3	24 (obciążony)	11,5	10
T3	2 lub 3	0,6 (nieobciążony)	( <sup>a</sup> )	( <sup>a</sup> )
T4.3	2, 3 lub 4	10 (obciążony)	( <sup>a</sup> )	( <sup>a</sup> )

(<sup>a</sup>) Nie jest konieczne ustalanie limitu obciążenia osi dla pojazdów kategorii T3 i T4.3, gdyż mają one już z definicji określone limity maksymalnej dopuszczalnej masy pojazdu obciążonego i nieobciążonego.

2. Niezależnie od obciążenia ciągnika nacisk na drogę kół osi napędowej nie może wynosić mniej niż 20 % masy ciągnika bez obciążenia.

## ZAŁĄCZNIK II

**1. KSZTAŁT I WYMIARY POWIERZCHNI PRZEZNACZONEJ POD TYLNAŃ TABELCĘ REJESTRACYJNĄ**

Powierzchnia przeznaczona pod tylną tablicę rejestracyjną o prostokątnym kształcie lub zbliżonym do prostokątnego ma następujące minimalne wymiary:

— długość: 255 lub 520 mm,

— szerokość: 165 lub 120 mm.

Dokonując wyboru, należy wziąć pod uwagę wymiary obowiązujące w państwie członkowskim przeznaczenia.

**2. POŁOŻENIE POWIERZCHNI PRZEZNACZONEJ DO MONTAŻU ORAZ MOCOWANIE TABLICY REJESTRACYJNEJ**

Powierzchnia przeznaczona do montażu jest tak dobrana, aby po prawidłowym zamocowaniu tablice rejestracyjne miały następujące właściwości:

**2.1. Boczne położenie tablicy**

Środek tablicy nie może znajdować się bardziej na prawo niż płaszczyzna symetrii ciągnika.

Krawędź lewego boku tablicy nie może znajdować się bardziej na lewo niż pionowa płaszczyzna równoległa do płaszczyzny symetrii ciągnika i styczna do punktu, gdzie ciągnik w przekroju poprzecznym ma najszerszy wymiar.

**2.2. Położenie tablicy rejestracyjnej w stosunku do wzdłużnej płaszczyzny symetrii ciągnika**

Tablica rejestracyjna jest ustawiona prostopadłe lub prawie prostopadłe do płaszczyzny symetrii ciągnika.

**2.3. Położenie tablicy rejestracyjnej w stosunku do płaszczyzny pionowej**

Tablica rejestracyjna jest pionowa z tolerancją do 5°. Jednakże jeżeli wymaga tego kształt ciągnika, tablica rejestracyjna może być nachylona w pionie:

2.3.1. nie więcej niż 30° w przypadku gdy powierzchnia, do której zamontowana jest tablica rejestracyjna, skierowana jest ku górze, pod warunkiem że wysokość położenia górnej krawędzi tablicy rejestracyjnej nad ziemią nie przekracza 1,2 m;

2.3.2. nie więcej niż 15° w przypadku gdy powierzchnia, do której zamontowana jest tablica rejestracyjna, skierowana jest ku dołowi, pod warunkiem że wysokość położenia górnej krawędzi tablicy rejestracyjnej nad ziemią nie przekracza 1,2 m.

**2.4. Wysokość położenia tablicy rejestracyjnej nad ziemią**

Wysokość od podłoża dolnej krawędzi tablicy nie może być mniejsza niż 0,3 m; wysokość od podłoża górnej krawędzi tablicy nie może przekroczyć 4 m.

**2.5. Określenie wysokości położenia tablicy rejestracyjnej nad ziemią**

Wysokości podane w pkt 2.3 i 2.4 są mierzone w ciągniku bez obciążenia.

---

---

**ZAŁĄCZNIK III****ZBIORNIKI NA PALIWO PŁYNNNE**

- 1) Zbiorniki paliwa muszą być wykonane tak, aby były odporne na korozję. Muszą skutecznie przejść badania na przeciekanie przeprowadzone przez producenta przy ciśnieniu dwa razy większym niż ciśnienie robocze, ale w żadnym wypadku nie mniejszym niż 0,3 bara. Każde nadmierne ciśnienie lub ciśnienie większe od ciśnienia roboczego musi być automatycznie wyrównywane za pomocą odpowiednich urządzeń (upustów, zaworów bezpieczeństwa itd.). Upusty muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby nie stwarzały zagrożenia pożarem. Paliwo nie może wydostawać się przez korek zbiornika ani przez urządzenia służące do wyrównywania nadmiaru ciśnienia nawet w pozycji odwróconej zbiornika: można dopuścić kapanie.
- 2) Zbiorniki paliwa muszą być zainstalowane w taki sposób, aby były zabezpieczone przed skutkami uderzenia z przodu lub od tyłu pojazdu; w pobliżu zbiornika nie powinny znajdować się żadne wystające części, ostre krawędzie itp.

Przewody paliwowe i otwór wlewu paliwa muszą być zainstalowane na zewnątrz kabiny.

---

**ZAŁĄCZNIK IV****OBCIĄŻENIE BALASTOWE**

Jeśli ciągnik ma zostać wyposażony w obciążenie balastowe celem spełnienia innych wymagań homologacji WE, to obciążniki te muszą być dostarczone przez producenta ciągnika, muszą być przeznaczone do montażu oraz posiadać znak fabryczny producenta i wskazanie masy w kilogramach z dokładnością  $\pm 5\%$ . Przednie obciążenie balastowe musi być przystosowane do częstego zdejmowania/montażu, pozostawiając bezpieczną przestrzeń dla ręcznych uchwytów wielkości co najmniej 25 mm. Metoda umiejscowienia obciążenia balastowego musi być taka, aby uniknąć ich przypadkowego odczepienia (np. w przypadku wywrócenia ciągnika).

## ZAŁĄCZNIK V

**DŹWIĘKOWE SYGNAŁY OSTRZEGAWCZE**

1. Dźwiękowy sygnał ostrzegawczy musi być opatrzony znakiem homologacji typu WE przepisany dyrektywą Rady 70/388/EWG z dnia 27 lipca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych pojazdów silnikowych <sup>(1)</sup>.
2. **Właściwości dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych zamontowanych w ciągniku**
  - 2.1. Badania akustyczne

W przypadku gdy typ ciągnika został homologowany, właściwości sygnału ostrzegawczego zamontowanego do ciągnika tego typu są sprawdzane w następujący sposób:

    - 2.1.1. poziom głośności dźwięku urządzenia zamontowanego na ciągniku mierzy się w odległości 7 m od przodu ciągnika w terenie otwartym oraz możliwie jak najbardziej płaskim. Wyłącza się silnik ciągnika. Rzeczywiste napięcie zasilające urządzenie jest zgodne z napięciem określonym w ppkt 1.2.1 załącznika I dyrektywy 70/388/EWG;
    - 2.1.2. pomiary przeprowadzane są według skali pomiarowej „A” normy Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej (IEC);
    - 2.1.3. maksymalny poziom dźwięku określa się na wysokości między 0,5 i 1,5 m nad ziemią;
    - 2.1.4. maksymalna wartość poziomu dźwięku musi wynosić co najmniej 93 dB(A) i być co najwyżej równa 112 dB(A).

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 176 z 10.8.1970, s. 12.

## ZAŁĄCZNIK VI

**1. DOPUSZCZALNE POZIOMY HAŁASU****1.1. Ograniczenia**

Poziom hałasu ciągników, określonych w art. 1 niniejszej dyrektywy, mierzony w warunkach określonych w niniejszym załączniku, nie może przekroczyć następujących poziomów:

- 89 dB (A) dla ciągników, których masa bez obciążenia wynosi powyżej 1,5 t,
- 85 dB (A) dla ciągników, których masa bez obciążenia nie przekracza 1,5 t.

**1.2. Przyrządy pomiarowe**

Hałas emitowany przez ciągniki mierzy się za pomocą miernika poziomu dźwięku typu opisanego w publikacji 179, wydanie pierwsze z 1965 r., Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej.

**1.3. Warunki dokonywania pomiaru**

Pomiary są przeprowadzane na ciągnikach nieobciążonych na terenie wystarczająco cichym i otwartym (poziom hałasu otoczenia oraz wiatru muszą wynosić przynajmniej o 10 dB (A) mniej od mierzonego hałasu).

Teren ten może mieć kształt np. otwartej przestrzeni o promieniu 50 m, której środkowa część o promieniu 20 m jest praktycznie płaska. Powierzchnia może być pokryta betonem, asfaltem lub podobnym materiałem, jednakże nie może być pokryta sypkim śniegiem, wysoka trawą, sypką ziemią lub popiołem.

Powierzchnia bieżni testowej ma być taka, aby nie powstawał nadmierny hałas opon. Warunek ten odnosi się tylko do pomiarów hałasu emitowanego przez ciągniki w ruchu.

Pomiary przeprowadza się przy dobrej pogodzie i niewielkim wietrze. Nikt nie może przebywać blisko ciągnika lub mikrofonu poza obserwatorem odczytującym wyniki z przyrządu pomiarowego, ponieważ obecność dodatkowych osób w pobliżu ciągnika lub mikrofonu mogą znacząco zmienić odczyty z urządzenia pomiarowego. Wahań wskaźnika, które wydają się nie być związane z właściwościami ogólnego poziomu hałasu, nie są uwzględniane przy odczytywaniu wyników.

**1.4. Metoda dokonywania pomiarów****1.4.1. Pomiar hałasu emitowanego przez ciągniki w ruchu (do celów homologacji typu).**

Przynajmniej dwa pomiary dokonywane są po obu stronach ciągnika. Wstępne pomiary mogą być przeprowadzone w celu regulacji urządzenia, ale nie są brane pod uwagę.

Mikrofon ustawia się 1,2 m nad ziemią w odległości 7,5 m od środka prostej trasy ciągnika, CC, mierzonej wzdłuż prostopadłej do niej prostej PP' (rysunek 1).

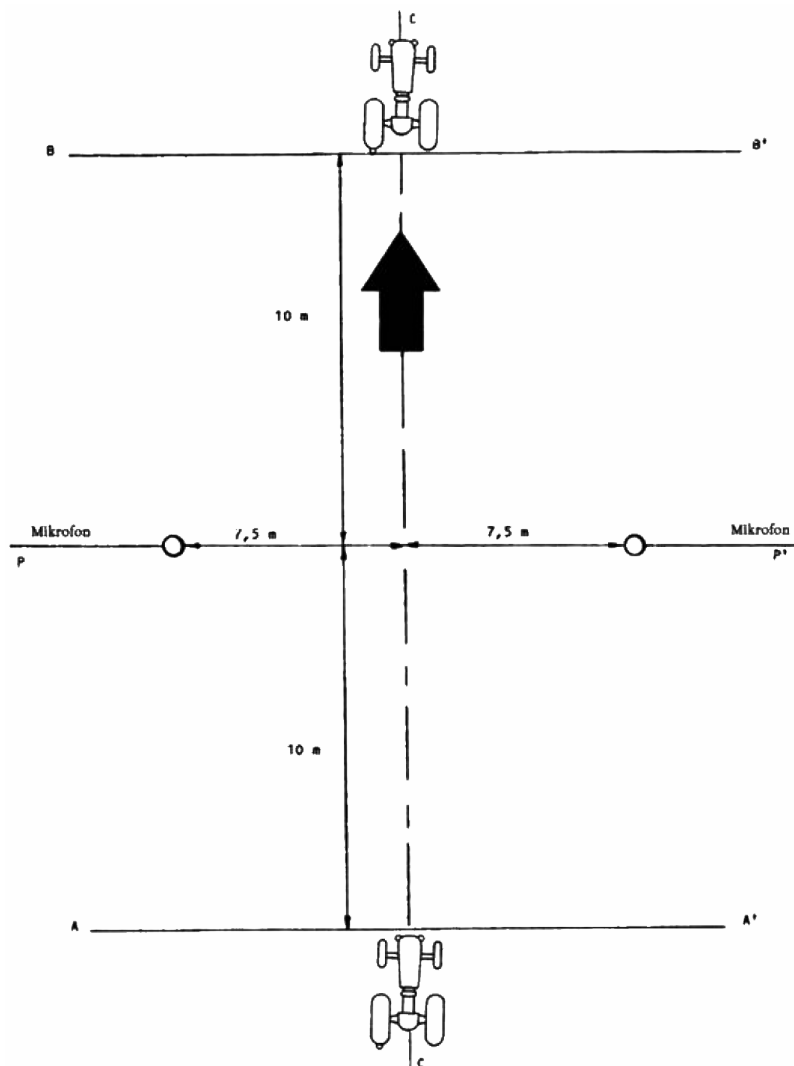
Dwie proste AA' i BB', równoległe do prostej PP' i znajdujące się, odpowiednio, 10 m z przodu i 10 m z tyłu tej prostej, są nanoszone na bieżnię testową. Ciągniki zbliżają się do prostej AA' z dużą prędkością, jak określono poniżej. Przepustnica zostaje wówczas otwarta możliwie najszybciej i trzymana w pozycji maksymalnego otwarcia do momentu, gdy tył ciągnika<sup>(1)</sup> przekroczy linię BB'; przepustnica zostaje wówczas możliwie najszybciej zamknięta.

Maksymalny zanotowany poziom hałasu stanowi wynik pomiaru.

**1.4.1.1. Prędkość podczas testu wynosi trzy czwarte maksymalnej prędkości, która może być osiągnięta na najwyższym biegu przeznaczonym do jazdy drogowej.****1.4.1.2. Interpretacja wyników****1.4.1.2.1. Uwzględniając niedokładności instrumentów pomiarowych, od każdego wyniku odczytanego z urządzenia pomiarowego należy odjąć 1 dB(A).****1.4.1.2.2. Wyniki uznaje się za ważne, jeżeli różnica dwóch następujących po sobie wyników nie przekracza 2 dB(A).****1.4.1.2.3. Najwyższy zmierzony poziom hałasu stanowi wynik testu. Jeżeli wynik ten przekracza o 1 dB(A) maksymalny dopuszczalny poziom hałasu dla sprawdzanej kategorii ciągników, przeprowadza się dwa kolejne pomiary. Trzy z czterech przeprowadzonych pomiarów muszą mieścić się w granicach przepisanych wartości.**

<sup>(1)</sup> Jeżeli ciągnik posiada przyczepę, nie jest to brane pod uwagę w określaniu, kiedy prosta BB' zostaje przekraczana.

## Pozycje pomiarowe ciągników w ruchu



Rysunek 1

1.4.2. Pomiary hałasu ciągnika w stanie spoczynku (nie do celów homologacji typu, ale muszą być zarejestrowane).

1.4.2.1. Stanowisko miernika poziomu dźwięku

Pomiary są przeprowadzane w pkt X, wskazanym na rysunku 2, który znajduje się w odległości 7 m od najbliższej powierzchni ciągnika.

Mikrofon znajduje się 1,2 m nad ziemią.

1.4.2.2. Liczba pomiarów

Przeprowadza się przynajmniej dwa pomiary.

1.4.2.3. Warunki przeprowadzenia badania odnoszące się do ciągnika

Silnik ciągnika bez regulatora prędkości uruchamia się na trzy czwarte prędkości obrotowej, przy której, według producenta, ciągnik rozwija maksymalną moc. Prędkość obrotowa silnika mierzona jest za pomocą niezależnego instrumentu pomiarowego, np. rolki i tachometru. Jeżeli silnik ma regulator prędkości, zapobiegający przekroczeniu przez silnik prędkości, przy której osiąga on swoją maksymalną moc, jest uruchamiany na maksymalnej prędkości, na którą pozwala regulator.

Przed przeprowadzeniem jakichkolwiek pomiarów silnik jest doprowadzany do swojej normalnej temperatury roboczej.



#### 1.4.2.4. Interpretacja wyników

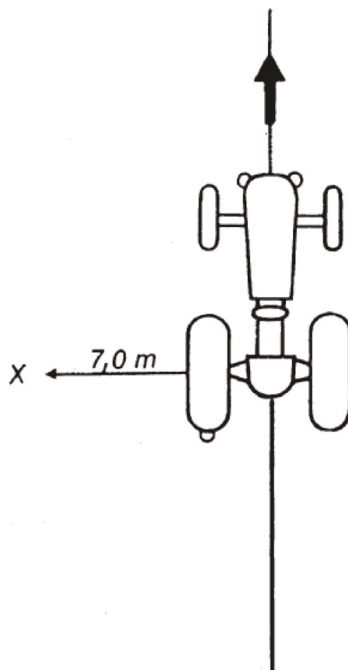
Wszystkie zanotowane wyniki pomiarów poziomu dźwięku są podawane w sprawozdaniu.

Sposób obliczenia mocy silnika podaje się we właściwym miejscu. Podaje się także stan obciążenia ciągnika.

Wyniki uznaje się za ważne, jeżeli różnica dwóch następujących po sobie wyników po tej samej stronie ciągnika nie przekracza 2 dB(A).

Najwyższa zanotowana wartość stanowi wynik pomiaru.

#### Pozycje pomiarowe dla ciągników nieporuszających się



Rysunek 2

## 2. UKŁAD WYDECHOWY (TŁUMIK)

2.1. Jeżeli ciągnik jest wyposażony w urządzenie służące do zmniejszania hałasu wydechowego (tłumik), mają zastosowanie wymagania niniejszego punktu 2. Jeżeli we wlocie silnika znajduje się filtr powietrza, który jest konieczny do spełnienia wymogów dotyczących dopuszczalnego poziomu hałasu, filtr uważany jest za część tłumika, a wymagania niniejszego punktu mają zastosowanie także do tego filtra.

Wylot rury wydechowej musi być umiejscowiony w taki sposób, aby gazy spalinowe nie przedostały się do wnętrza kabiny.

2.2. Rysunek układu wydechowego musi być załączony do świadectwa homologacji typu ciągnika.

2.3. Tłumik musi być oznakowany określeniem marki oraz typu, które powinno być czytelne i nieusuwalne.

2.4. Zastosowanie włóknistego materiału pochłaniającego w konstrukcji tłumika jest dozwolone jedynie przy spełnieniu następujących warunków:

2.4.1. włóknisty materiał pochłaniający nie może znajdować się w tych częściach tłumika, przez które przechodzą spaliny;

2.4.2. odpowiednie elementy muszą zapewnić, że przez cały czas stosowania tłumika materiał nie przemieszcza się;

2.4.3. włóknisty materiał pochłaniający musi być odporny na temperaturę przynajmniej o 20 % wyższą niż temperatura działania (w stopniach Celsjusza), która może wystąpić na tym odcinku tłumika, gdzie znajduje się ten materiał.

## ZAŁĄCZNIK VII

## CZĘŚĆ A

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

Dyrektywa Rady 74/151/EWG  
(Dz.U. L 84 z 28.3.1974, s. 25)

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 74/151/EWG

Dyrektywa Komisji 88/410/EWG  
(Dz.U. L 200 z 26.7.1988, s. 27)

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 74/151/EWG

Dyrektywa Komisji 98/38/WE  
(Dz.U. L 170 z 16.6.1998, s. 13)

Dyrektywa Komisji 2006/26/WE  
(Dz.U. L 65 z 7.3.2006, s. 22)

Jedynie art. 1

## CZĘŚĆ B

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

Dyrektywa	Termin transpozycji	Data rozpoczęcia stosowania
74/151/EWG	8 września 1975 r.	—
82/890/EWG	22 czerwca 1984 r.	—
88/410/EWG	30 września 1988 r. <sup>(1)</sup>	—
97/54/WE	22 września 1998 r.	23 września 1998 r.
98/38/WE	30 kwietnia 1999 r. <sup>(2)</sup>	—
2006/26/WE	31 grudnia 2006 r. <sup>(3)</sup>	—

<sup>(1)</sup> Zgodnie z art. 2 dyrektywy 88/410/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
- zakazać dopuszczenia do ruchu ciągników, jeżeli zbiornik ciekłego paliwa, obciążenie balastowe oraz dopuszczalny poziom hałasu tego typu ciągnika są zgodne 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 zbiorniki ciekłego paliwa, obciążenie balastowe oraz dopuszczalny poziom hałasu nie są zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy,
- mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu ciągnika, którego zbiorniki ciekłego paliwa, obciążenie balastowe oraz dopuszczalny poziom hałasu nie są zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy.”.

<sup>(2)</sup> Zgodnie z art. 2 dyrektywy 98/38/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 ostatnie dyrektywy 74/150/EWG lub udzielenia krajowej homologacji typu, lub
- zabronić dopuszczania do ruchu ciągników, jeżeli ciągniki te spełniają wymagania dyrektywy 74/151/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.

2. Od dnia 1 października 1999 r. państwa członkowskie:

- nie mogą już wydawać dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG dla typu ciągnika, który nie spełnia wymagań dyrektywy 74/151/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą,
- mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu ciągnika, który nie spełnia wymagań dyrektywy 74/151/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą.”.

(3) Zgodnie z art. 5 dyrektywy 2006/26/WE:

„1. Od dnia 1 stycznia 2007 r. w odniesieniu do pojazdów, które spełniają wymogi określone odpowiednio w dyrektywach 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG i 89/173/EWG, zmienionych niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy:

- a) nie będą odmawiać udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu;
- b) nie będą zabraniać rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu takiego pojazdu.

2. Od dnia 1 lipca 2007 r. w odniesieniu do pojazdów, które nie spełniają wymogów określonych odpowiednio w dyrektywach 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG i 89/173/EWG, zmienionych niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy:

- a) nie udzielają homologacji typu WE;
- b) mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu.

3. Od dnia 1 lipca 2009 r. w odniesieniu do pojazdów, które nie spełniają wymogów określonych odpowiednio w dyrektywach 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG i 89/173/EWG, zmienionych niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy:

- a) uznają świadectwa zgodności, w jakie zaopatrzone są nowe pojazdy zgodnie z przepisami dyrektywy 2003/37/WE, za już nieobowiązujące do celów art. 7 ust. 1 tej dyrektywy;
- b) mogą odmówić rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu tych nowych pojazdów.”.

#### ZAŁĄCZNIK VIII

##### Tabela korelacji

Dyrektywa 74/151/EWG	Dyrektywa 2006/26/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1		art. 1
art. 2 ust. 1		art. 2 ust. 1
	art. 5 ust. 2	art. 2 ust. 2
	art. 5 ust. 3	art. 2 ust. 3
art. 3		art. 3
art. 4		art. 4
art. 5 ust. 1		—
art. 5 ust. 2		art. 5
—		art. 6
—		art. 7
art. 6		art. 8
załączniki I–VI		załączniki I–VI
—		załącznik VII
—		załącznik VIII