

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/75/WE****z dnia 13 lipca 2009 r.****w sprawie konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych (próba statyczna)****(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 79/622/EWG z dnia 25 czerwca 1979 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych (próba statyczna) <sup>(3)</sup> została kilkakrotnie znacząco zmieniona <sup>(4)</sup>. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości tej dyrektywy należy ją zatem ujednolicić.
- (2) Dyrektywa 79/622/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 dyrektywą 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 ona normy techniczne dotyczące projektowania i budowy kołowych ciągników rolniczych i leśnych w odniesieniu do zabezpieczenia przy przewróceniu (próba statyczna). Te normy techniczne dotyczą zbliżania 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 dyrektyw określonych w załączniku X część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

**Artykuł 1**

Niniejszą dyrektywę stosuje się do ciągników określonych w art. 2 lit. j) dyrektywy 2003/37/WE, o następujących cechach:

- a) prześwit pod tylną osią nie większy niż 1 000 mm;
- b) stały lub regulowany rozstaw kół jednej z osi napędowych, 1 150 mm lub więcej;
- c) możliwość wyposażenia w urządzenia sprzęgu wielopunktowego do narzędzi odłączanych oraz do dyszla przyczepy;
- d) masa co najmniej 800 kg, odpowiadająca masie rozładowanego ciągnika, zgodnie z ppkt 2.1.1 załącznika I do dyrektywy 2003/37/WE, włącznie z konstrukcją zabezpieczającą przy przewróceniu, zamontowaną zgodnie z wymaganiami niniejszej dyrektywy, oraz z oponami o największym rozmiarze zalecanym przez producenta.

**Artykuł 2**

1. Każde państwo członkowskie udziela homologacji w odniesieniu do każdego typu konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu i sposobu jej zamocowania do ciągnika, spełniających wymagania konstrukcyjne i dotyczące badań przewidzianych w załącznikach I-V.

2. Państwo członkowskie, które udzieliło homologacji WE części, podejmuje niezbędne środki w zakresie, w jakim jest to konieczne, i w miarę potrzeby, we współpracy z właściwymi organami pozostałych państw członkowskich w celu sprawdzenia, czy modele seryjne odpowiadają homologowanemu typowi. Sprawdzenie takie ogranicza się do kontroli wyrzykowych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 17.

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 czerwca 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 22 czerwca 2009 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 179 z 17.7.1979, s. 1.

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

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

### Artykuł 3

Państwa członkowskie przydzielają znak homologacji WE części, zgodny ze wzorem przedstawionym w załączniku VI, producentowi ciągnika lub producentowi konstrukcji lub jego upoważnionemu przedstawicielowi dla każdego typu konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu oraz jej zamocowania do ciągnika, którym udzieliły homologacji zgodnie z art. 2.

Państwa członkowskie podejmują wszelkie stosowne środki zapobiegające użyciu znaków mogących spowodować pomylenie konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu, którym udzielono homologacji zgodnie z art. 2, z innymi urządzeniami.

### Artykuł 4

Państwo członkowskie nie może zabronić wprowadzania do obrotu konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu oraz sposobów ich zamocowania do ciągnika z przyczyn odnoszących się do ich budowy, jeśli są one opatrzone znakiem homologacji WE części.

Jednakże państwo członkowskie może zabronić wprowadzenia do obrotu konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu, mimo że są one opatrzone znakiem homologacji WE części, jeśli systematycznie nie są one zgodne z homologowanym typem.

Państwo takie powiadamia niezwłocznie pozostałe państwa członkowskie i Komisję o podjętych środkach, przedstawiając powody swojej decyzji.

### Artykuł 5

Właściwe organy każdego państwa członkowskiego w ciągu jednego miesiąca przesyłają właściwym organom pozostałych państw członkowskich kopię świadectwa homologacji WE części, którego model znajduje się w załączniku VII, wypełnionego dla każdego typu konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu, któremu udzielono lub odmówiono udzielenia homologacji.

### Artykuł 6

1. Jeśli państwo członkowskie, które udzieliło homologacji WE części, uzna, iż określona liczba konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu i ich zamocowania do ciągnika, opatrzonych tym samym znakiem homologacji WE części, nie spełnia wymagań dotyczących homologowanego typu, wtedy podejmie niezbędne środki, by zapewnić, iż modele seryjne spełniają wymagania homologowanego typu.

Właściwe organy tego państwa członkowskiego powiadamiają o podjętych środkach właściwe organy pozostałych państw członkowskich, które mogą, o ile to konieczne, w razie poważnych i powtarzających się przypadków niespełniania wymagań zgodności cofnąć homologację WE części.

Organy te podejmują takie same środki, jeżeli zostaną powiadomione przez właściwe organy innego państwa członkowskiego o wystąpieniu takich uchybień.

2. Właściwe organy państw członkowskich w ciągu miesiąca powiadamiają się wzajemnie o cofnięciu homologacji WE części oraz o powodach zastosowania takiego środka.

### Artykuł 7

Każda decyzja podjęta na podstawie przepisów przyjętych dla wykonania niniejszej dyrektywy, dotycząca odmowy lub cofnięcia homologacji WE części w odniesieniu do konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu lub ich zamocowania do ciągnika albo zakazu ich wprowadzania do obrotu lub eksploatacji, jest szczegółowo uzasadniona.

Decyzję taką podaje się do wiadomości zainteresowanej stronie, którą jednocześnie informuje się o środkach odwoławczych przewidzianych w prawie obowiązującym w państwach członkowskich, jak również o terminie na ich wniesienie.

### Artykuł 8

1. Państwa członkowskie nie mogą odmówić ani udzielenia homologacji typu WE, ani wydania dokumentu przewidzianego w art. 2 lit. u) dyrektywy 2003/37, ani krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu ciągnika z przyczyn odnoszących się do konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu, jeżeli zostały spełnione wymogi określone w załącznikach I–IX.

2. Państwa członkowskie nie mogą wydać dokumentu przewidzianego w art. 2 lit. u) dyrektywy 2003/37/WE dla typu ciągnika, jeżeli nie spełnia on wymogów określonych w niniejszej dyrektywie.

Państwa członkowskie mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu ciągnika, jeżeli nie spełnia on wymogów określonych w niniejszej dyrektywie.

### Artykuł 9

Państwa członkowskie nie mogą odmówić rejestracji ani zakazać sprzedaży, pierwszego dopuszczenia do ruchu lub eksploatacji ciągników z przyczyn odnoszących się do konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu, jeżeli zostały spełnione wymogi określone w załącznikach I–IX.

### Artykuł 10

Do celów homologacji typu WE każdy ciągnik, o którym mowa w art. 1, musi być wyposażony w konstrukcję zabezpieczającą przy przewróceniu, spełniającą wymagania ustanowione w załącznikach I–IV.

Jednakże ciągniki określone w art. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/57/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych<sup>(1)</sup> mogą do celów homologacji typu WE być wyposażone w konstrukcję zabezpieczającą przy przewróceniu, spełniającą wymagania określone w załącznikach I–IV do tej dyrektywy.

<sup>(1)</sup> Zob. 1 s. niniejszego Dziennika Urzędowego.

*Artykuł 11*

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

*Artykuł 12*

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

*Artykuł 13*

Dyrektywa 79/622/EWG, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku X część A, traci moc, bez naruszenia zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku X część B.

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

*Artykuł 14*

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 15*

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*

## WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

ZAŁĄCZNIK I	Warunki dotyczące homologacji WE części
ZAŁĄCZNIK II	Warunki dotyczące badania wytrzymałości konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu oraz ich zamocowania do ciągnika
ZAŁĄCZNIK III	Procedura badań
ZAŁĄCZNIK IV	Rysunki
ZAŁĄCZNIK V	Wzór sprawozdania z badań
ZAŁĄCZNIK VI	Znaki
ZAŁĄCZNIK VII	Wzór świadectwa homologacji WE części
ZAŁĄCZNIK VIII	Warunki dotyczące homologacji typu WE
ZAŁĄCZNIK IX	Załącznik do świadectwa homologacji typu WE ciągnika w odniesieniu do wytrzymałości konstrukcji zabezpieczających przy przewróceniu oraz ich zamocowania do ciągnika (próby statyczne)
ZAŁĄCZNIK X	Część A: Uchylona dyrektywa i wykaz jej kolejnych zmian Część B: Terminy transpozycji do prawa krajowego
ZAŁĄCZNIK XI	Tabela korelacji

---

## ZAŁĄCZNIK I

**Warunki dotyczące homologacji WE części**

1. DEFINICJA
  - 1.1. „Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu” (rama lub kabina bezpieczeństwa), zwana dalej „konstrukcją zabezpieczającą” oznacza konstrukcję zamocowaną do ciągnika, której zasadniczym celem jest zapewnienie uniknięcia lub ograniczenia zagrożenia kierowcy wynikającego z przewrócenia się ciągnika podczas jego zwykłego użytkowania.
  - 1.2. Konstrukcje wspomniane w ppkt 1.1 charakteryzują się tym, że na wypadek przewrócenia zapewniają wystarczająco dużą przestrzeń wewnętrzną, aby ochronić kierowcę.
2. WYMAGANIA OGÓLNE
  - 2.1. Każda konstrukcja zabezpieczająca i jej zamocowanie do ciągnika muszą być tak zaprojektowane i skonstruowane, aby spełnić zasadniczy cel określony w pkt 1.
  - 2.2. Warunek ten uważa się za spełniony, jeśli spełnione są wymagania załączników II i III.
3. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI WE CZĘŚCI
  - 3.1. Wniosek o udzielenie homologacji WE części w odniesieniu do wytrzymałości konstrukcji zabezpieczającej oraz wytrzymałości zamocowania jej do ciągnika składa producent ciągnika lub producent tej konstrukcji, lub ich upoważnieni przedstawiciele.
  - 3.2. Do wniosku o udzielenie homologacji WE części załącza się w trzech egzemplarzach wymienione poniżej dokumenty oraz następujące dane szczegółowe:
    - ogólny rysunek schematyczny z zaznaczeniem jego skali lub z podaniem podstawowych wymiarów konstrukcji zabezpieczającej. Rysunek ten musi przede wszystkim przedstawiać szczegóły elementów mocujących,
    - fotografie z boku i z tyłu, pokazujące szczegóły elementów mocowania,
    - krótki opis konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu, w tym typu konstrukcji, szczegółów jej zamocowania do ciągnika oraz, w przypadku gdy jest to konieczne, szczegółów dotyczących okładziny, dróg dostępu i ucieczki, szczegółów dotyczących wykładziny wewnętrznej oraz właściwości zabezpieczeń przed wielokrotnym dachowaniem, jak również szczegółów dotyczących ogrzewania i wentylacji,
    - szczegóły dotyczące materiałów zastosowanych do elementów konstrukcyjnych, w tym do wsporników i śrub mocujących (patrz załącznik V).
  - 3.3. Ciągnik reprezentatywny dla typu ciągnika, dla którego przeznaczona jest konstrukcja zabezpieczająca, której ma zostać udzielona homologacja, przekazuje się placówce technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzanie badań homologacyjnych dla typu części. Ciągnik ten wyposażony jest w konstrukcję zabezpieczającą.
  - 3.4. Posiadacz homologacji WE części może zwrócić się o rozszerzenie jej na inne typy ciągników. Właściwe władze, które pierwotnie udzieliły homologacji WE, udzielają jej rozszerzenia, jeżeli homologowana konstrukcja zabezpieczająca oraz typ(-y) ciągnika, dla którego(-ych) zwrócono się o rozszerzenie homologacji, spełniają następujące warunki:
    - masa nieobciążonego ciągnika, zgodnie z definicją w ppkt 1.3 załącznika II, nie przekracza o więcej niż o 5 % masy odniesienia wykorzystanej do badań,
    - metoda zamocowania oraz części ciągnika, do których przytwierdzono zamocowanie, są identyczne,
    - wszystkie części, takie jak osłony kół i osłony maskujące, mogące stanowić podparcie dla konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu, są identyczne,
    - pozycja i najważniejsze wymiary siedzenia w konstrukcji zabezpieczającej, a także względna pozycja konstrukcji zabezpieczającej i ciągnika jest taka, że wolna przestrzeń pozostałaby chroniona w odkształconej konstrukcji w czasie wszystkich badań.

4. OZNAKOWANIA

4.1. Każda konstrukcja zabezpieczająca odpowiadająca homologowanemu typowi posiada następujące oznakowania:

4.1.1. znak towarowy lub nazwę handlową;

4.1.2. znak homologacji części, zgodny ze wzorem w załączniku VI;

4.1.3. numer seryjny konstrukcji zabezpieczającej;

4.1.4. marka oraz typ(-y) ciągnika(-ów), dla którego(-ych) przeznaczona jest konstrukcja zabezpieczająca.

4.2. Wszystkie te dane szczegółowe muszą być umieszczone na małej tabliczce.

4.3. Oznakowania te muszą być widoczne, czytelne i nieusuwalne.

---

## ZAŁĄCZNIK II

**Warunki badania wytrzymałości konstrukcji zabezpieczających oraz ich zamocowania do ciągnika**

## 1. WYMAGANIA OGÓLNE

## 1.1. Cele badania

Badania przeprowadzane przy zastosowaniu specjalnych urządzeń mają za zadanie symulację ciężarów przykładanych do konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu, w sytuacji gdy ciągnik ulegnie wywróceniu. Badania te, opisane w załączniku III, muszą umożliwić dokonanie oceny wytrzymałości konstrukcji zabezpieczającej oraz wsporników mocujących ją do ciągnika, oraz wszystkich części ciągnika przenoszących siłę przykładaną podczas badania.

## 1.2. Przygotowanie do badania

1.2.1. Konstrukcja zabezpieczająca musi odpowiadać warunkom technicznym produkcji seryjnej. Mocuje się ją do jednego z ciągników, dla których jest przeznaczona zgodnie z metodą zamocowania podaną przez producenta. Do badań nie jest wymagany kompletny ciągnik; jednakże konstrukcja zabezpieczająca oraz części ciągnika, na których jest ona zamocowana, w trakcie badania tworzą instalację operacyjną, zwaną dalej „zespołem”.

1.2.2. Zespół przytwierdza się do płyty podstawowej w taki sposób, że elementy łączące zespół z płytą podstawową pod wpływem ciężaru nie odkształcają się w znaczący sposób w stosunku do konstrukcji zabezpieczającej. Metoda mocowania zespołu do płyty podstawowej nie może zmieniać wytrzymałości zespołu.

1.2.3. Należy wzmocnić i zabezpieczyć lub dostosować zespół w taki sposób, iż cała energia z próby jest pochłaniana przez konstrukcję zabezpieczającą oraz jej zamocowanie do sztywnych części ciągnika.

1.2.3.1. W celu spełnienia wymagań ppkt 1.2.3 dostosowanie to polega na unieruchomieniu wszelkich układów napędu zawieszenia ciągnika, tak aby zapewnić, że układ taki nie pochłania energii w trakcie badań.

1.2.4. Do celów badania ciągnik musi być wyposażony we wszystkie części konstrukcyjne produkcji seryjnej, które mogą mieć wpływ na wytrzymałość konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu lub które mogą być niezbędne do celów związanych z badaniem wytrzymałości.

Części, które mogą stwarzać zagrożenie w wolnej przestrzeni, muszą ponadto zostać zamontowane w sposób umożliwiający ich sprawdzanie pod względem zgodności z wymaganiami pkt 4.

Do celów badania usuwa się wszelkie części, które kierowca może usunąć samodzielnie. Jeżeli możliwe jest pozostawienie otwartych drzwi i okien lub usunięcie ich w czasie pracy ciągnika, muszą pozostać otwarte lub usunięte podczas badania, aby nie zwiększały wytrzymałości konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu. Jeżeli w takim położeniu stwarzają one niebezpieczeństwo dla kierowcy w przypadku przewrócenia się ciągnika, sprawozdanie z badania musi stwierdzać ten fakt.

## 1.3. Masa ciągnika

Masa odniesienia  $m_t$ , stosowana we wzorze (zob. załącznik III) do celów obliczenia energii oraz siły zgniatania, jest co najmniej równa masie określonej w ppkt 2.1.1 załącznika I do dyrektywy 2003/37/WE (tzn. wyłączając wyposażenie dodatkowe, ale uwzględniając płyn chłodzący, oleje, paliwo, narzędzia i kierowcę), dodając konstrukcję zabezpieczającą i odejmując 75 kg.

Nie uwzględnia się dodatkowych przednich lub tylnych obciążników balastowych, balastu z opon, doczepionych narzędzi, wyposażenia lub wszelkich specjalistycznych części.

## 2. PRZYRZĄD I WYPOSAŻENIE

## 2.1. Badania obciążenia poziomego (boczne i wzdłużne)

2.1.1. Materiał, wyposażenie oraz odpowiednie środki wiązania do podłoża, mające na celu zapewnienie, że zespół został mocno przymocowany do płyty podstawowej, niezależnie od występowania opon.

2.1.2. Środki przykładania siły poziomej do konstrukcji zabezpieczającej przy użyciu sztywnej belki zgodnie z rysunkami 1 i 2 załącznika IV.

2.1.2.1. Wymiar pionowy powierzchni czołowej sztywnej belki wynosi 150 mm.

2.1.2.2. Należy zapewnić jednolite rozłożenie ciężaru prostopadle do kierunku obciążenia oraz wzdłuż belki o długości odpowiadającej wielokrotności 50 w przedziale między 250 i 700 mm.

- 2.1.2.3. Promień wygięcia krawędzi belki stykających się z konstrukcją zabezpieczającą wynosi maksymalnie 50 mm.
- 2.1.2.4. Należy zastosować przeguby uniwersalne – lub równoważne – by zapewnić, iż urządzenie obciążające nie wymusza rotacji lub ruchu translacyjnego konstrukcji zabezpieczającej w żadnym innym kierunku niż kierunek obciążenia.
- 2.1.2.5. W przypadku gdy długość pozioma konstrukcji zabezpieczającej, do której przykłada się ciężar, nie tworzy linii prostej prostopadłej do kierunku przyłożenia ciężaru, przestrzeń zapełnia się w sposób umożliwiający rozłożenie ciężaru na całą długość.
- 2.1.3. Wyposażenie do pomiaru, tak dalece jak to możliwe z technicznego punktu widzenia, energii pochłanianej przez konstrukcję zabezpieczającą i sztywne części ciągnika, do których jest ona zamocowana, na przykład poprzez pomiar siły przyłożonej wzdłuż kierunku jej przyłożenia oraz odpowiadającego odkształcenia w stosunku do punktu na podwoziu ciągnika.
- 2.1.4. Metody sprawdzania, czy wolna przestrzeń nie została naruszona w trakcie badania. Można zastosować zestaw zgodnie z rysunkami 6a, 6b oraz 6c załącznika IV.
- 2.2. Badania na zgniatanie (tył i przód)
- 2.2.1. Materiał, wyposażenie oraz metody wiązania odpowiednie dla zapewnienia, że ciągnik został mocno przymocowany do płyty podstawowej, niezależnie od opon.
- 2.2.2. Metody przykładania siły pionowej do konstrukcji zabezpieczającej zgodnie z rysunkiem 3 w załączniku IV, włączając sztywną belkę o szerokości 250 mm.
- 2.2.3. Wyposażenie do pomiaru całkowitej przyłożonej siły pionowej.
- 2.2.4. Metody sprawdzania, czy wolna przestrzeń nie została naruszona w trakcie badania. Można zastosować zestaw zgodnie z rysunkami 6a, 6b oraz 6c w załączniku IV.
- 2.3. Tolerancje błędów pomiarowych
- 2.3.1. Wymiary:  $\pm 3$  mm.
- 2.3.2. Odkształcenia:  $\pm 3$  mm.
- 2.3.3. Masa ciągnika:  $\pm 20$  kg.
- 2.3.4. Ciężary i siły:  $\pm 2$  %.
- 2.3.5. Kierunek użycia obciążenia: odchylenia od kierunku poziomego i pionowego określone w załączniku III:
- na początku badania przy ciężarze zerowym:  $\pm 2^\circ$ ,
- w trakcie badania przy ciężarze zerowym:  $10^\circ$  ponad i  $20^\circ$  poniżej poziomu. Różnice te powinny zostać sprowadzone do minimum.
3. BADANIA
- 3.1. Wymagania ogólne
- 3.1.1. Kolejność badań
- 3.1.1.1. Kolejność badań jest następująca:
- 3.1.1.1.1. Obciążenie wzdłużne (ppkt 1.2 załącznika III)

W przypadku ciągników, w których co najmniej 50 % masy zgodnie z ppkt 1.3 spoczywa na tylnych kołach, obciążenie wzdłużne przykłada się od tyłu (przypadek 1). W przypadku innych ciągników obciążenie wzdłużne przykłada się z przodu (przypadek 2).



#### 3.1.1.1.2. Pierwsze badanie na zgniatanie

Pierwsze badanie na zgniatanie przeprowadza się na tym samym końcu konstrukcji zabezpieczającej, co obciążenie wzdłużne, tj.:

- z tyłu w przypadku 1 (ppkt 1.5 załącznika III), lub
- z przodu w przypadku 2 (ppkt 1.6 załącznika III).

#### 3.1.1.1.3. Obciążenie z boku (ppkt 1.3 załącznika III)

#### 3.1.1.1.4. Drugie badanie na zgniatanie

Drugie badanie na zgniatanie przeprowadza się na przeciwnym do obciążenia wzdłużnego końcu konstrukcji zabezpieczającej, tj.:

- z przodu w przypadku 1 (ppkt 1.6 załącznika III), lub
- z tyłu w przypadku 2 (ppkt 1.5 załącznika III)

#### 3.1.1.1.5. Drugie obciążenie wzdłużne (ppkt 1.7 załącznika III)

Drugie obciążenie wzdłużne przykłada się do ciągników z zamontowaną konstrukcją zabezpieczającą, zaprojektowanych tak, aby przechylały się, gdy kierunek przyłożenia obciążenia wzdłużnego (zob. ppkt 3.1.1.1.1) nie powodowałby przechylenia konstrukcji zabezpieczającej.

3.1.1.2. Jeśli w trakcie badania jakaś część wyposażenia ograniczającego ruchy pęknie lub się przesunie, badanie powtarza się.

3.1.1.3. Podczas badania nie można przeprowadzać napraw lub regulacji ciągnika ani konstrukcji zabezpieczającej.

#### 3.1.2. Szerokość rozstawu kół

Koła usuwa się lub zapewnia ustawienie szerokości rozstawu zapewniające, że w trakcie badania nie wystąpią zakłócenia z konstrukcją zabezpieczającą.

#### 3.1.3. Usunięcie części niepowodujących zagrożenia

Wszystkie części ciągnika i konstrukcji zabezpieczającej, które jako kompletne zespoły stanowią ochronę kierowcy – w tym ochronę przed warunkami atmosferycznymi – do celów badań umieszcza się na ciągniku.

Do celów badań konstrukcja zabezpieczająca nie musi być wyposażona w przednie lub boczne albo tylne szyby z bezpiecznego szkła lub podobnego materiału, jak również jakiegokolwiek odłączalne płyty, osprzęt i wyposażenie dodatkowe niemające wpływu na wytrzymałość konstrukcyjną oraz niestwarzające zagrożenia w przypadku przewrócenia się ciągnika.

#### 3.1.4. Oprzyrządowanie

Konstrukcja zabezpieczająca posiada niezbędne oprzyrządowanie pozwalające na uzyskanie danych potrzebnych do sporządzenia wykresu siła–odkształcenie (zob. rysunek 4 w załączniku IV). We wszystkich etapach badania mierzy się całkowite i trwałe odkształcenia konstrukcji zabezpieczającej (zob. rysunek 5 w załączniku IV).

#### 3.1.5. Kierunek obciążenia

W przypadku ciągnika, w którym siedzenie nie znajduje się na płaszczyźnie środkowej ciągnika i/lub o niesymetrycznej wytrzymałości konstrukcji, obciążenie zostanie zastosowane do boku, w którym może ono z największym prawdopodobieństwem prowadzić do naruszenia wolnej przestrzeni w trakcie badania (zob. również ppkt 1.3 załącznika III).

### 4. WARUNKI HOMOLOGACJI

4.1. Konstrukcję zabezpieczającą przedstawioną do homologacji WE części uznaje się za spełniającą wymagania dotyczące wytrzymałości, jeśli po przeprowadzeniu badań odpowiada następującym warunkom:

4.1.1. Żadna część strefy wolnej przestrzeni, opisanej w ppkt 3.2 załącznika III, nie może być naruszona przez konstrukcję zabezpieczającą ani też być poza jej ochroną, w trakcie wykonywania testów określonych w ppkt 1.2, 1.3, 1.5, 1.6 oraz, w stosownych przypadkach, 1.7 załącznika III.

Jeśli ma być przeprowadzony test na przeciążenie, użyta do pochłonięcia określonej energii siła powinna być większa niż  $0,8 F_{\max}$  występującej w trakcie obydwu testów, podstawowego i przeciążeniowego (zob. rys. 4b i 4c załącznika IV).

- 4.1.2. W trakcie badań konstrukcja zabezpieczająca w żaden sposób nie może ograniczać konstrukcji siedzenia.
- 4.1.3. W momencie, w którym osiągany jest poziom energii wymaganej, w każdym z określonych testów obciążenia poziomego siła powinna przekroczyć  $0,8 F_{\max}$ .
- 4.2. Ponadto nie wystąpią inne elementy stwarzające szczególne zagrożenie dla kierowcy, na przykład niewłaściwe obicie dachu od wewnątrz lub w miejscu, w które kierowca może uderzyć głową.
5. SPRAWOZDANIE Z BADAŃ
- 5.1. Sprawozdanie z badań łączy się do świadectwa homologacji WE części określonego w załączniku VII. Sprawozdanie sporządza się w sposób przedstawiony w załączniku V. Zawiera ono:
- 5.1.1. Ogólny opis kształtu oraz budowy konstrukcji zabezpieczającej (zob. załącznik V dotyczący obowiązkowych wymiarów), w tym środki zapewniające wchodzenie, wychodzenie i drogi ucieczki w warunkach normalnych; system ogrzewania i wentylacji i inne dostępne wyposażenie, gdy mogłoby ono mieć wpływ na wolną przestrzeń lub powodować zagrożenie.
- 5.1.2. Szczegóły wszelkich urządzeń specjalnych, takich jak urządzenia do zapobiegania wielokrotnemu dachowaniu ciągnika.
- 5.1.3. Krótki opis wszelkich rodzajów obicia wewnętrznego.
- 5.1.4. Określenie typu szyby przedniej oraz innych zamontowanych szyb oraz wszelkiego oznakowania homologacji WE lub innej.
- 5.2. Jeśli homologacja WE części rozszerzana jest na inne typy ciągników, sprawozdanie musi zawierać dokładne odniesienie do sprawozdania dotyczącego pierwotnej homologacji WE, jak również precyzyjne dane dotyczące wymagań ustanowionych w ppkt 3.4 załącznika I.
- 5.3. Sprawozdanie musi określać wyraźnie typ ciągnika (marka, typ i opis handlowy itp.) wykorzystanego do badań oraz typ, dla których przeznaczona jest konstrukcja zabezpieczająca.
6. SYMBOLE
- $m_t$  = masa odniesienia ciągnika (kg), określona w ppkt 1.3.
- $D$  = odkształcenie (mm) konstrukcji w punkcie oraz zgodnie z kierunkiem przyłożenia obciążenia.
- $D'$  = odkształcenie konstrukcji (w mm) dla obliczonej energii wymaganej.
- $F$  = siła statyczna ciężaru (N) (niutony).
- $F_{\max}$  = maksymalna statyczna siła ciężaru występująca w trakcie obciążenia (N) z wyłączeniem przecięcia.
- $F'$  = siła dla obliczonej energii wymaganej.
- $F-D$  = wykres siły/odkształcenia.
- $E_{is}$  = wkład energetyczny, który ma być pochłaniany w trakcie obciążenia bocznego (J) (dżule).
- $E_{il\ 1}$  = wkład energetyczny, który ma być pochłaniany w trakcie obciążenia wzdłużnego (J).
- $E_{il\ 2}$  = pobór energii pochłanianej w czasie działania powtórnego obciążenia wzdłużnego (J).
- $F_t$  = siła przyłożona z tyłu w badaniu na zgniatanie (N).
- $F_f$  = siła przyłożona z przodu w badaniu na zgniatanie (N).
-

## ZAŁĄCZNIK III

## PROCEDURA BADAŃ

1. BADANIA NA OBCIĄŻENIE POZIOME I ZGNIATANIE
  - 1.1. Przepisy ogólne dotyczące badań na obciążenie poziome
    - 1.1.1. Ciężar przyłożony do konstrukcji zabezpieczającej rozłożony jest przy użyciu sztywnej belki zgodnej ze specyfikacjami ustanowionymi w ppkt 2.1.2 załącznika II, umieszczonej prostopadle do kierunku przyłożenia ciężaru; sztywna belka może zostać wyposażona w środki zapobiegające jej przesuwaniu się na boki. Szybkość odkształcenia pod wpływem obciążenia jest nie większa niż 5 mm/s. W miarę przykładania ciężaru F i D są jednocześnie rejestrowane w przyrostach odkształcenia około 15 mm lub mniejszych celem zagwarantowania dokładności pomiaru. Od momentu, w którym rozpoczęto przykładanie obciążenia, ciężar nie zmniejsza się aż do zakończenia badania; jednakże dopuszcza się zaprzestanie zwiększania ciężaru, jeśli zaistnieje taka potrzeba, np. w celu dokonania pomiaru.
    - 1.1.2. Jeśli element konstrukcyjny, do którego przyłożono ciężar, jest wygięty, muszą być spełnione specyfikacje ustanowione w ppkt 2.1.2.5 załącznika II. Przyłożenie ciężaru musi jednakże spełniać wymagania ppkt 1.1.1 powyżej oraz ppkt 2.1.2 załącznika II.
    - 1.1.3. Jeśli w punkcie przyłożenia obciążenia nie ma żadnego poprzecznego elementu konstrukcyjnego, do celów badań można zastosować zastępczą belkę, która nie zwiększa wytrzymałości konstrukcji.
    - 1.1.4. Po usunięciu ciężaru konstrukcję należy zbadać wzrokowo po zakończeniu każdego badania na obciążenie. Jeśli w trakcie obciążenia wystąpiły pęknięcia lub rysy, przeprowadza się badanie na przeciążenie określone w ppkt 1.4 poniżej przed zastosowaniem następnego obciążenia w kolejności określonej w ppkt 3.1.1.1 załącznika II.
  - 1.2. Obciążenie wzdłużne (zob. rys. 2 w załączniku IV)

Przyłożenie obciążenia powinno być poziome i równoległe do pionowej środkowej płaszczyzny ciągnika.

Dla ciągników, których co najmniej 50 % masy spoczywa na tylnych kołach, zgodnie z ppkt 1.3 załącznika II, obciążenia wzdłużne, tylne i boczne powinny być przyłożone po różnych stronach od środkowej wzdłużnej płaszczyzny konstrukcji zabezpieczającej. Dla ciągników, których co najmniej 50 % masy spoczywa na przednich kołach, przednie obciążenie wzdłużne powinno być przyłożone po tej samej stronie od środkowej wzdłużnej płaszczyzny konstrukcji zabezpieczającej co obciążenie boczne.

Obciążenia powinny być przyłożone na najwyższym poprzecznym elemencie konstrukcji zabezpieczającej (tj. na części, która prawdopodobnie pierwsza uderzy o podłoże w przypadku wywrócenia ciągnika).

Punkt przyłożenia obciążenia powinien znajdować się na jednej szóstej szerokości wierzchołka konstrukcji zabezpieczającej, w kierunku od zewnętrznego narożnika do wewnątrz. Jako szerokość konstrukcji zabezpieczającej należy przyjąć odległość między dwiema liniami równoległymi do pionowej środkowej płaszczyzny ciągnika, stycznymi do zewnętrznych krańców poziomej płaszczyzny konstrukcji zabezpieczającej, stycznej do wierzchołka najwyższych poprzecznych elementów konstrukcyjnych.

Długość belki powinna być nie mniejsza od jednej trzeciej szerokości konstrukcji zabezpieczającej (jak w poprzednim opisie) oraz nie większa od tego minimum o więcej niż 49 mm.

Obciążenie wzdłużne przykładane jest z przodu lub z tyłu, jak to opisano w ppkt 3.1.1.1 załącznika II.

Test należy przerwać wówczas, gdy:

    - a) energia naprężenia, pochłonięta przez konstrukcję zabezpieczającą, jest większa lub równa poborowi energii wymaganej  $E_{il\ 1}$  (gdzie  $E_{il\ 1} = 1,4\ m_1$ );
    - b) konstrukcja narusza strefę wolnej przestrzeni lub pozostawia ją bez ochrony.
  - 1.3. Obciążenie z boku (zob. rysunek 1 w załączniku IV)

Obciążenie przykładane się poziomo pod kątem 90° do pionowej środkowej płaszczyzny ciągnika. Przykłada się je do najwyższego wierzchołka konstrukcji zabezpieczającej w punkcie 300 mm do przodu od punktu odniesienia siedzenia, w przypadku gdy siedzenie znajduje się w swojej najbardziej odsuniętej do tyłu pozycji określonej w ppkt 2.3.1 poniżej. Jeśli w konstrukcji zabezpieczającej istnieje jakieś przewidywane miejsce z boku, które z największym prawdopodobieństwem dotknęłoby ziemi jako pierwsze w momencie upadku na któryś z boków, obciążenie powinno zostać zastosowane w tym punkcie. W przypadku ciągnika o zmianie pozycji przy zmianie kierunku jazdy obciążenie przykładane się do górnego wierzchołka konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu w połowie odległości między dwoma punktami odniesienia siedzenia.

Belka ma potrzebną długość, jednak nie większą niż 700 mm.

Badanie przerywa się w każdym przypadku, gdy:

a) energia odkształcenia pochłonięta przez konstrukcję zabezpieczającą jest równa lub większa niż wymagany nakład energii  $E_{is}$  (gdzie  $E_{is} = 1,75 m_j$ ); lub

b) konstrukcja narusza wolną przestrzeń lub pozostawia wolną przestrzeń bez ochrony.

1.4. Badanie na przeciążenie (zob. rysunki 4a, 4b, i 4c w załączniku IV)

1.4.1. Badanie na przeciążenie musi zostać przeprowadzone, jeżeli siła zmniejsza się o ponad 3 % podczas ostatnich 5 % osiągniętego odkształcenia, w przypadku gdy potrzebna energia jest pochłaniana przez konstrukcję (zob. rysunek 4b).

1.4.2. Test na przeciążenie wymaga stopniowego zwiększania obciążenia poziomego, poprzez 5 % przyrostu wymaganej energii początkowej, osiągając 20 % maksimum energii dodanej (zob. rys. 4c).

1.4.2.1. Wynik testu na przeciążenie uznaje się za pomyślny, jeśli po każdym zwiększeniu energii wymaganej o 5 %, 10 % i 15 % siła zmniejsza się o mniej niż 3 %, przy 5 % przyroście, i pozostaje większa niż  $0,8 F_{max}$ .

1.4.2.2. Wynik testu na przeciążenie uznaje się za pomyślny, jeśli po pochłonięciu przez konstrukcję 20 % energii dodanej siła przekracza  $0,8 F_{max}$ .

1.4.2.3. Dodatkowe pęknięcia, rozdarcia i/lub naruszenie strefy wolnej przestrzeni lub pozbawienie jej ochrony przez konstrukcję zabezpieczającą z powodu rozciągliwego odkształcenia są dozwolone w trakcie testu na przeciążenie. Natomiast po usunięciu obciążenia konstrukcja nie może naruszać strefy wolnej przestrzeni, a strefa ta powinna być całkowicie chroniona.

1.5. Zgniatanie z tyłu

Belkę umieszcza się ponad tylnymi, najwyższymi elementami konstrukcyjnymi, a wypadkowa sił zgniatania znajduje się w pionowej wzdłużnej płaszczyźnie odniesienia. Przykłada się siłę  $F_r = 20 m_j$ .

W przypadku gdy tylna część dachu konstrukcji zabezpieczającej nie wytrzyma całkowitej siły zgniatającej, siła ta jest przykładana aż do momentu odkształcenia się dachu i jego zbiegnięcia się z płaszczyzną łączącą górną część konstrukcji zabezpieczającej z tylną częścią ciągnika, która jest w stanie podeprzeć masę pojazdu w momencie, gdy się on przewróci. Następnie siła zostaje odjęta, a ciągnik lub siła obciążająca wraca do pozycji, w której belka znajduje się ponad tym punktem konstrukcji zabezpieczającej, który mógłby następnie wzmocnić ciągnik w sytuacji jego całkowitego upadku. Następnie przykłada się siłę  $F_r$ .

Siłę  $F_r$  przykłada się przez minimum pięć sekund po zniknięciu dającego się wzrokowo zaobserwować odkształcenia.

Badanie przerywa się, jeśli konstrukcja narusza wolną przestrzeń lub pozostawia wolną przestrzeń bez ochrony.

1.6. Zgniatanie z przodu

Belkę umieszcza się wzdłuż przednich, najwyższych elementów konstrukcyjnych, a wypadkowa sił zgniatania znajduje się w pionowej wzdłużnej płaszczyźnie odniesienia. Przykłada się siłę  $F_f = 20 m_j$ .

W przypadku gdy przednia część dachu konstrukcji zabezpieczającej nie wytrzyma całkowitej siły zgniatającej, siła jest przykładana aż do momentu odkształcenia się dachu, tak iż zbiegnie się on z płaszczyzną łączącą górną część konstrukcji zabezpieczającej z przednią częścią ciągnika, która jest w stanie podeprzeć masę pojazdu w momencie, gdy się on przewróci. Następnie siła zostaje odjęta, a ciągnik lub siła obciążająca wraca do pozycji, w której belka znajduje się ponad tym punktem konstrukcji zabezpieczającej, który mógłby następnie wzmocnić ciągnik w sytuacji jego całkowitego upadku. Następnie przykłada się siłę  $F_f$ .

Siłę  $F_f$  przykłada się przez minimum pięć sekund po zniknięciu dającego się wzrokowo zaobserwować odkształcenia.

Badanie przerywa się, jeśli konstrukcja narusza wolną przestrzeń lub pozostawia wolną przestrzeń bez ochrony.

1.7. Drugie obciążenie wzdłużne

Ciążar przykłada się poziomo, równoległe do pionowej środkowej płaszczyzny ciągnika.

Drugie obciążenie wzdłużne przykłada się od tyłu lub przodu, tak jak to określono w ppkt 3.1.1.1 załącznika II.

Przykłada się je w kierunku przeciwnym do obciążenia wzdłużnego określonego w ppkt 1.2 oraz w rogu najbardziej oddalonym od tego obciążenia.

Przykłada się je do najbardziej wysuniętego do góry, poprzecznego, konstrukcyjnego elementu konstrukcji zabezpieczającej (tj. tej części, która z największym prawdopodobieństwem pierwsza uderzy o ziemię w przypadku przewrócenia się ciągnika).

Punkt przyłożenia ciężaru znajduje się na jednej szóstej szerokości wierzchołka konstrukcji zabezpieczającej do wewnątrz od rogu zewnętrznego. Szerokość konstrukcji zabezpieczającej jest odległością między dwiema liniami równoległymi do pionowej środkowej płaszczyzny ciągnika sięgającej zewnętrznych, najwyższych punktów konstrukcji zabezpieczającej w płaszczyźnie poziomej, dotykającej wierzchołka najbardziej wysuniętych w górę, poprzecznych elementów konstrukcyjnych.

Długość belki jest nie mniejsza od jednej trzeciej szerokości konstrukcji zabezpieczającej (opisanej powyżej) i nie większa niż o 49 mm ponad to minimum.

Badanie przerywa się w każdym przypadku, gdy:

- a) energia odkształcenia pochłonięta przez konstrukcję zabezpieczającą jest równa lub większa niż wymagany nakład energii  $E_{il\ 2}$  (gdzie  $E_{il\ 2} = 0,35 m_j$ ); lub
- b) konstrukcja narusza wolną przestrzeń lub pozostawia wolną przestrzeń bez ochrony.

## 2. WOLNA PRZESTRZEŃ

- 2.1. Wolną przestrzeń przedstawia rys. 6 w załączniku IV, a określa się ją w odniesieniu do pionowej płaszczyzny odniesienia i zasadniczo wzdłużnej w stosunku do ciągnika i przechodzącej przez punkt odniesienia siedzenia opisany w ppkt 2.3 i przez środek koła kierownicy. Zakłada się, iż płaszczyzna odniesienia porusza się poziomo wraz z siedzeniem i kołem kierownicy w trakcie przykładania ciężaru, jednakże pozostaje prostopadła do podłogi ciągnika lub konstrukcji zabezpieczającej, jeśli jest ona zamontowana w sposób elastyczny.

W przypadku gdy koło kierownicy jest regulowane, jego położenie ustawia się w pozycji do normalnego prowadzenia na siedząco.

### 2.2. Granice przestrzeni wyznaczają:

- 2.2.1. płaszczyzny pionowe, położone po obydwu stronach płaszczyzny odniesienia w odległości 250 mm, ciągnące się w górę od punktu odniesienia na wysokość 300 mm;
- 2.2.2. płaszczyzny równoległe, ciągnące się od górnej krawędzi płaszczyzny określonej w ppkt 2.2.1 do maksymalnej wysokości 900 mm nad punktem odniesienia oraz pochylone w taki sposób, aby górne krawędzie płaszczyzny, położonej na tej stronie, od której przykłada się obciążenie, były oddalone od płaszczyzny odniesienia co najmniej o 100 mm;
- 2.2.3. płaszczyzna pozioma położona 900 mm nad punktem odniesienia;
- 2.2.4. płaszczyzna skośna, prostopadła do płaszczyzny odniesienia, zawierająca w punkcie 900 mm bezpośrednio nad punktem odniesienia siedzenia oraz najbardziej wysunięty do tyłu punkt oparcia siedzenia;
- 2.2.5. powierzchnia, jeśli to konieczne wygięta, z grupą linii prostych prostopadłych do płaszczyzny odniesienia, rozciągająca się ku dołowi od najdalej wysuniętego do tyłu punktu siedzenia, stykająca się z oparciem siedzenia na jego długości;
- 2.2.6. powierzchnia krzywoliniowa o promieniu 120 mm, prostopadła do płaszczyzny odniesienia, styczna do płaszczyzn określonych w ppkt 2.2.3 i 2.2.4;
- 2.2.7. powierzchnia krzywoliniowa o promieniu 900 mm, prostopadła do płaszczyzny odniesienia, ciągnąca się od niej przez 400 mm do przodu i styczna do płaszczyzny określonej w ppkt 2.2.3 w punkcie położonym od punktu odniesienia do przodu w odległości 150 mm;
- 2.2.8. płaszczyzna skośna, prostopadła do płaszczyzny odniesienia, łącząca się z powierzchnią określoną w ppkt 2.2.7 na jej przedniej krawędzi, mijając koło kierownicy w odległości 40 mm. W przypadku wysokiego położenia koła kierownicy położenie niniejszej płaszczyzny zastępuje się płaszczyzną styczną do powierzchni określonej w ppkt 2.2.7;
- 2.2.9. płaszczyzna pionowa prostopadła do płaszczyzny odniesienia, 40 mm przed kołem kierownicy;
- 2.2.10. płaszczyzna pozioma przechodząca przez punkt odniesienia siedzenia;
- 2.2.11. w przypadku ciągnika o zmianie pozycji kierowcy przy zmianie kierunku jazdy przestrzeń stanowi połączenie dwóch przestrzeni ustalonych dla dwóch pozycji koła kierownicy i siedzenia;

2.2.12. w przypadku ciągnika, który może być wyposażony w dodatkowe siedzenia, badanie opiera się na połączonej przestrzeni punkt odniesienia siedzenia dla wszystkich możliwych ustawień siedzeń. Konstrukcja zapobiegająca przy przewróceniu nie może naruszyć połączonej przestrzeni wokół różnych punktów odniesienia siedzeń;

2.2.13. jeżeli po przeprowadzeniu badania wnioskowana jest nowa możliwa pozycja siedzenia, dokonuje się obliczeń, czy przestrzeń wokół nowego punktu odniesienia siedzenia położona jest w całości w obrębie przestrzeni ustalonej poprzednio. Jeżeli tak nie jest, przeprowadza się nowe badanie.

### 2.3. Położenie siedzenia i punkt odniesienia siedzenia

2.3.1. Do celów określenia wolnej przestrzeni w ppkt 2.1 siedzenie znajduje się w najbardziej wysuniętym do tyłu punkcie z zakresu regulacji poziomej. Ustawia się je ponadto w najwyższym punkcie z zakresu regulacji w pionie, jeżeli regulacja ta jest niezależna od regulacji w poziomie.

Punkt odniesienia wyznacza się używając przyrządu pokazanego na rys. 7 i 8 w załączniku IV, w celu symulacji obciążenia przez zajmującego miejsce człowieka. Urządzenie składa się z płyty wgłębienia siedzenia oraz płyt oparcia tylnego. Płyta dolna oparcia połączona jest w okolicy kości kulszowej (A) i lędźwi (B); połączenie (B) jest regulowane na wysokość.

2.3.2. Punkt odniesienia jest definiowany jako punkt w środkowej wzdłużnej płaszczyźnie siedzenia, gdzie przecinają się płaszczyzna styczna niższej części oparcia tylnego oraz płaszczyzna pozioma. Wspomniana płaszczyzna pozioma przecina niższą powierzchnię płyty wgłębienia siedzenia 150 mm z przodu wspomnianej wyżej stycznej.

2.3.3. W przypadku gdy siedzenie jest wyposażone w niezależny przesuw skoku zawieszenia, niezależnie od tego, czy można je regulować czy nie z uwzględnieniem wagi kierowcy, siedzenie ustawia się w środkowym położeniu, jakie umożliwia ten przesuw.

Przyrząd umieszcza się na siedzeniu. Następnie za jego pośrednictwem działa siła 550 N w punkcie 50 mm z przodu połączenia (A), a dwie części płyty oparcia są poddane lekkiemu naciskowi stycznie do oparcia.

2.3.4. Jeśli nie można jednoznacznie ustalić stycznych do każdej z powierzchni oparcia (powyżej i poniżej okolice lędźwiowej), postępuje się następująco:

2.3.4.1. w przypadku gdy nie ma możliwości dopasowania ostatecznej stycznej do dolnej powierzchni, dolna część płyty oparcia zostanie dociśnięta pionowo do oparcia;

2.3.4.2. w przypadku gdy nie ma możliwości dopasowania ostatecznej stycznej do górnej powierzchni, połączenie (B) ustawia się na wysokości 230 mm nad punktem odniesienia siedzenia, jeśli dolna część płyty tylnego oparcia jest ustawiona pionowo. Następnie obydwie części płyty oparcia zostają stycznie lekko dociśnięte do tylnego oparcia.

## 3. WYMAGANE KONTROLE I POMIARY

### 3.1. Wolna przestrzeń

Podczas każdego badania konstrukcja zabezpieczająca sprawdzana jest w celu sprawdzenia, czy jakakolwiek część konstrukcji zabezpieczającej nie naruszyła wolnej przestrzeni wokół siedzenia kierowcy, określonej w ppkt 2.1. Ponadto konstrukcja zabezpieczająca sprawdzana jest w celu ustalenia, czy jakakolwiek część wolnej przestrzeni znajduje się poza ochroną konstrukcji zabezpieczającej. W tym celu uważa się, że znajduje się ona poza obszarem ochronnym konstrukcji zabezpieczającej, gdy jakakolwiek jej część mogłaby mieć kontakt z podłożem w sytuacji, gdy ciągnik przewrócił się w kierunku, z którego przyłożono obciążenie. W tym celu stosuje się najmniejsze zalecane przez producenta opony i rozstaw kół.

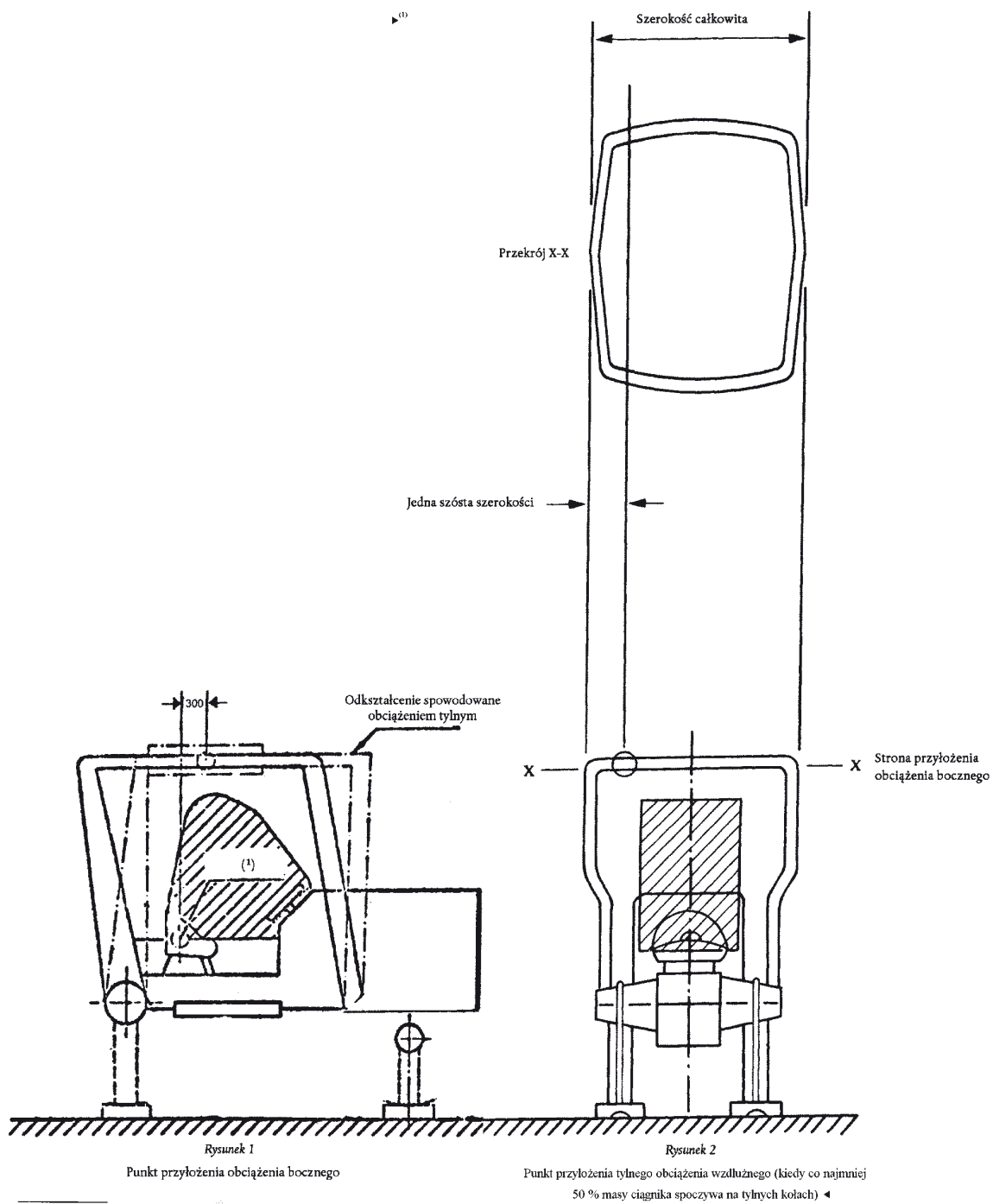
### 3.2. Końcowe odkształcenie trwałe

Po przeprowadzeniu badań rejestruje się końcowe trwałe odkształcenie konstrukcji zabezpieczającej. W tym celu przed rozpoczęciem badania należy odnotować położenie podstawowych elementów konstrukcji zabezpieczającej w stosunku do punktu odniesienia siedzenia.

## ZAŁĄCZNIK IV

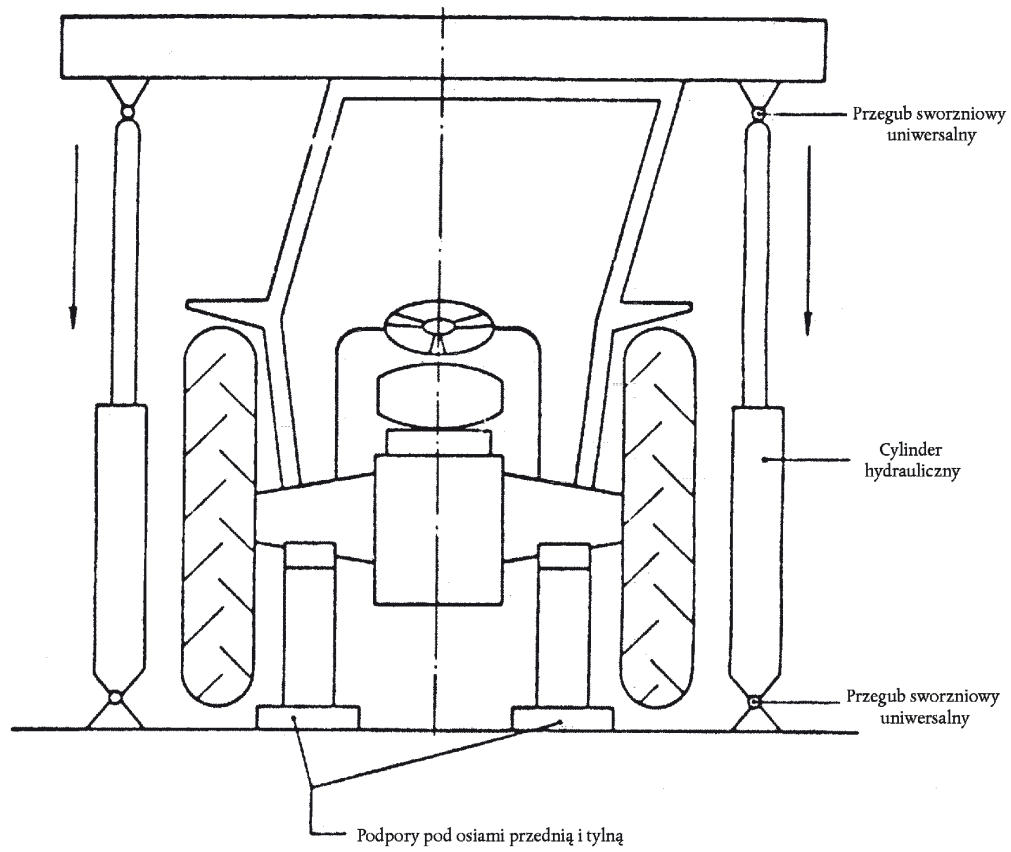
**RYSUNKI**

- Rysunek 1: Punkt przyłożenia obciążenia bocznego
- Rysunek 2: Punkt przyłożenia wzdłużnego obciążenia tylnego
- Rysunek 3: Przykład układu dla testu na zgniatanie
- Rysunek 4a: Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie nie jest konieczny
- Rysunek 4b: Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie jest konieczny
- Rysunek 4c: Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie powinien być kontynuowany
- Rysunek 5: Ilustracja warunków: odkształcenie trwałe, rozciągliwe i całkowite
- Rysunek 6a: Rzut strefy wolnej przestrzeni z boku
- Rysunek 6b: Rzut strefy wolnej przestrzeni z przodu/z tyłu
- Rysunek 6c: Widok izometryczny
- Rysunek 7: Przyrząd do określania punktu odniesienia siedzenia
- Rysunek 8: Metoda określania punktu odniesienia siedzenia



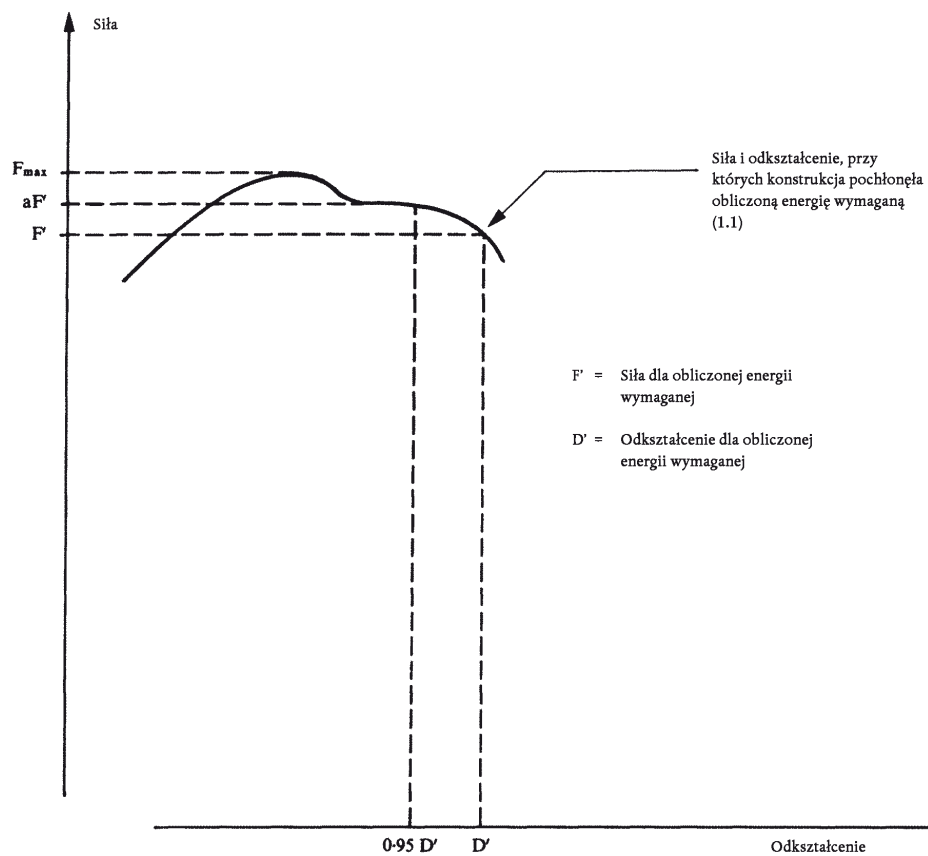
(\*) Punkt odniesienia siedzenia.





Rysunek 3

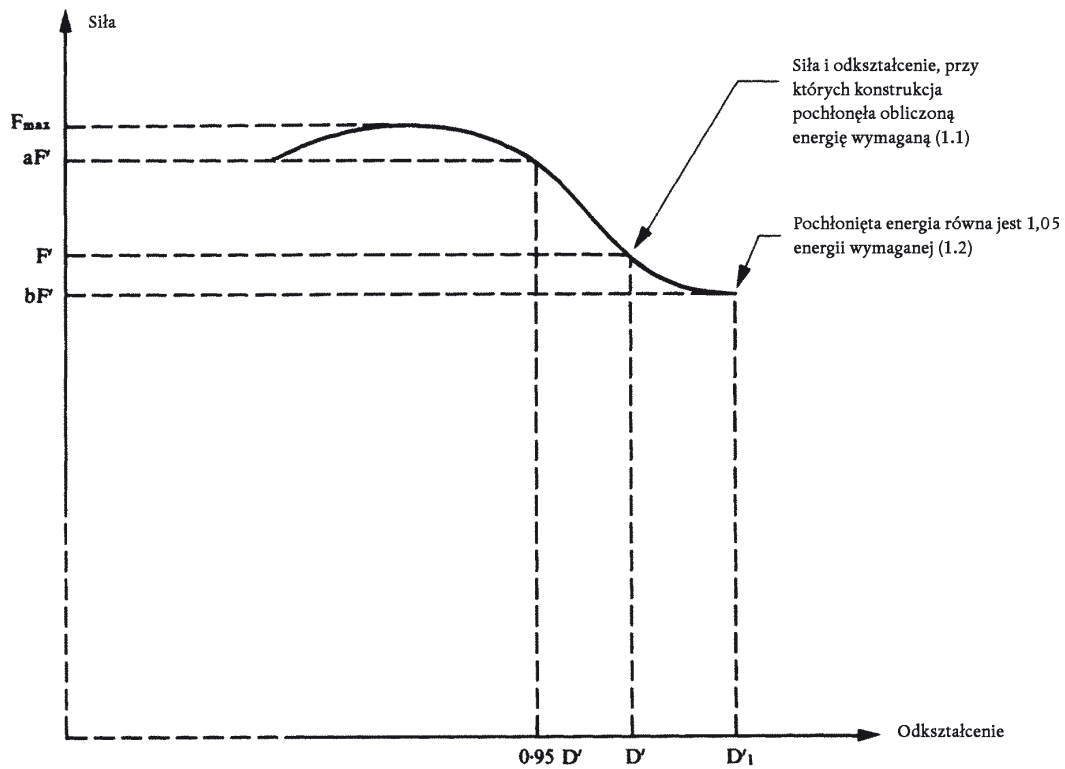
Przykład układu do celów badania na zgniatanie



1. Punkt odniesienia  $aF' = 0,95 D'$ .
- 1.1. Test na przeciążenie nie jest konieczny, kiedy  $aF' < 1,03 F'$ .

Rysunek 4a

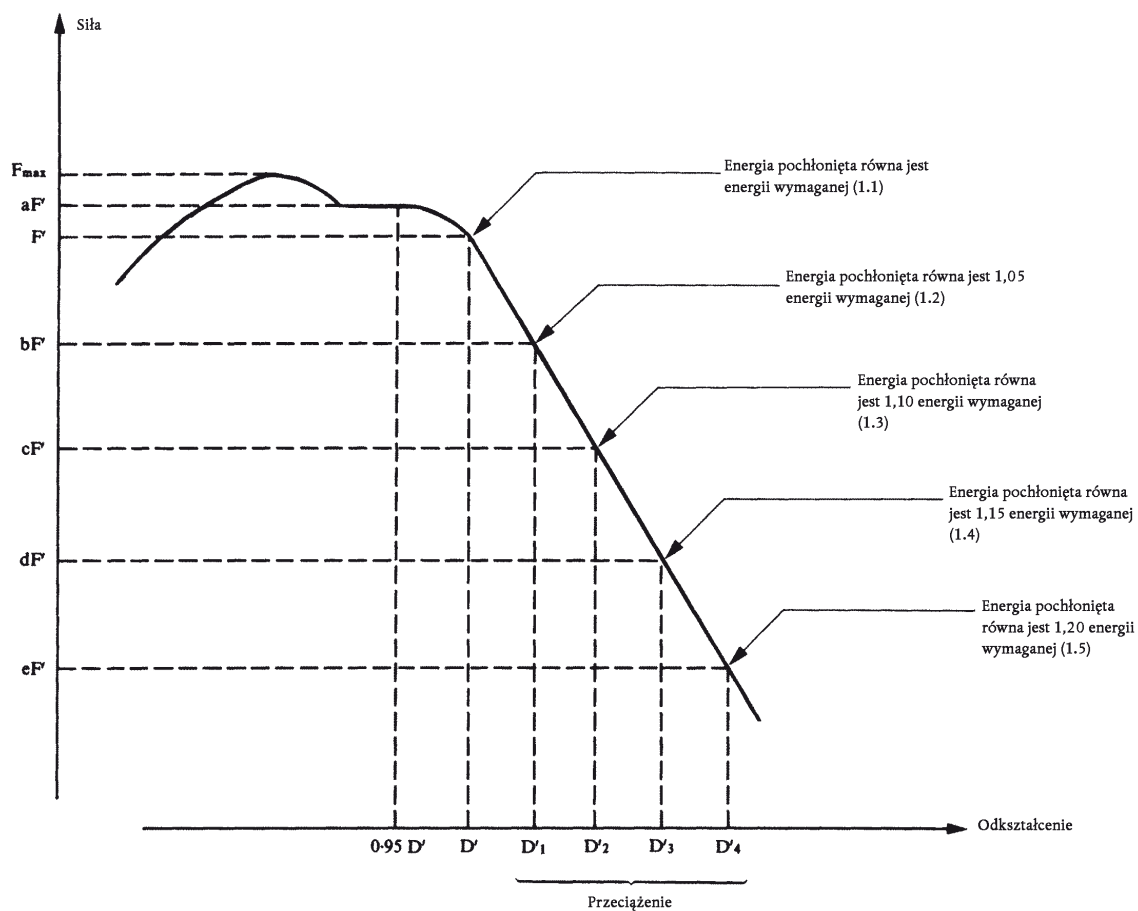
Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie nie jest konieczny



1. Punkt odniesienia  $aF' = 0,95 D'$ .
- 1.1. Test na przeciążenie jest konieczny, kiedy  $aF' > 1,03 F$ .
- 1.2. Test na przeciążenie jest pomyślny, kiedy  $bF' > 0,97 F$  i  $bF' > 0,8 F_{max}$ .

Rysunek 4b

Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie jest konieczny



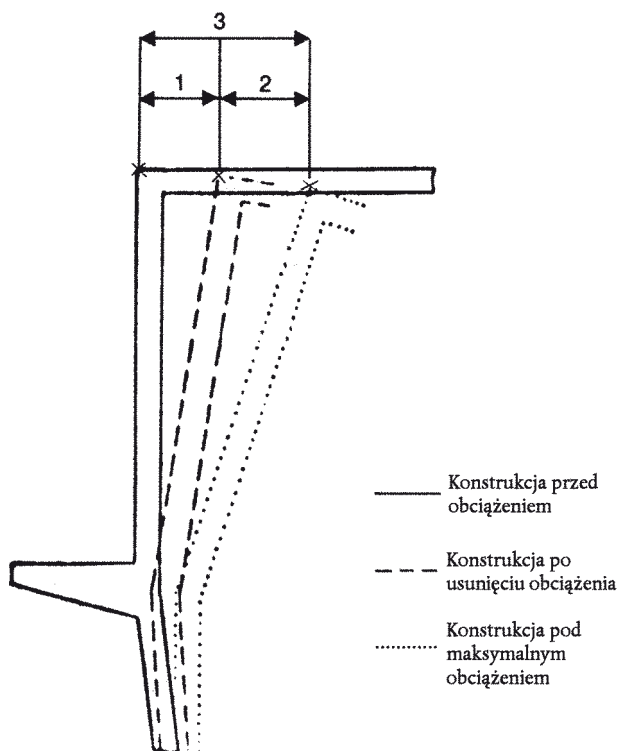
1. Punkt odniesienia  $aF = 0,95 D'$ .
- 1.1. Test na przeciążenie jest konieczny, kiedy  $aF > 1,03 F$ .
- 1.2. Jeżeli  $bF$  wynosi mniej niż  $0,97 F$ , badanie na przeciążenie musi zostać przeprowadzone.
- 1.3. Test na przeciążenie powinien być kontynuowany, kiedy  $cF < 0,97 bF$ .
- 1.4. Test na przeciążenie powinien być kontynuowany, kiedy  $dF < 0,97 cF$ .
- 1.5. Test na przeciążenie jest pomyślny, kiedy  $eF > 0,8 F_{max}$ .

Uwaga: Jeśli kiedykolwiek  $F$  spadnie poniżej  $0,8 F_{max}$ , konstrukcja zostaje odrzucona.

Rysunek 4c

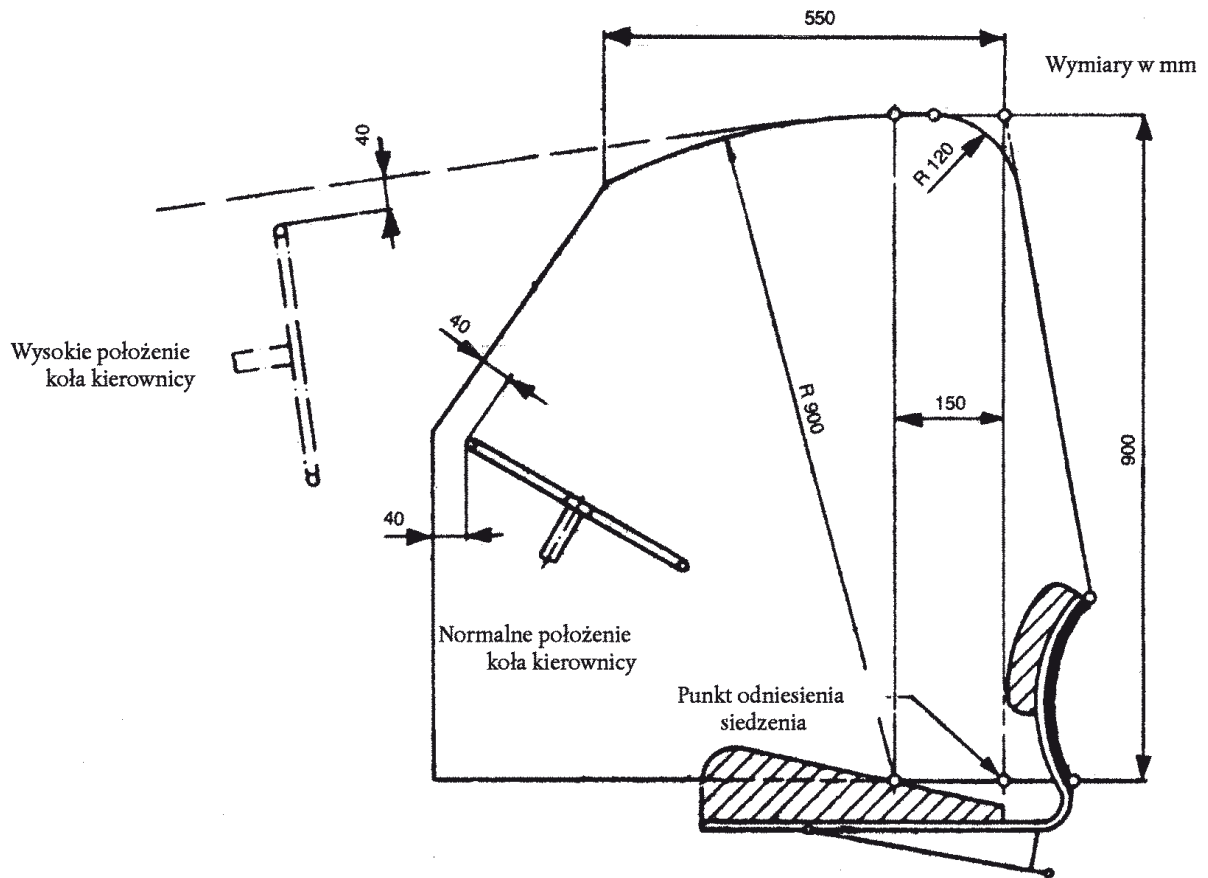
Wykres siły/odkształcenia – test na przeciążenie powinien być kontynuowany

1. Trwałe odkształcenie
2. Odkształcenie sprężyste
3. Całkowite (trwałe i elastyczne) odkształcenie



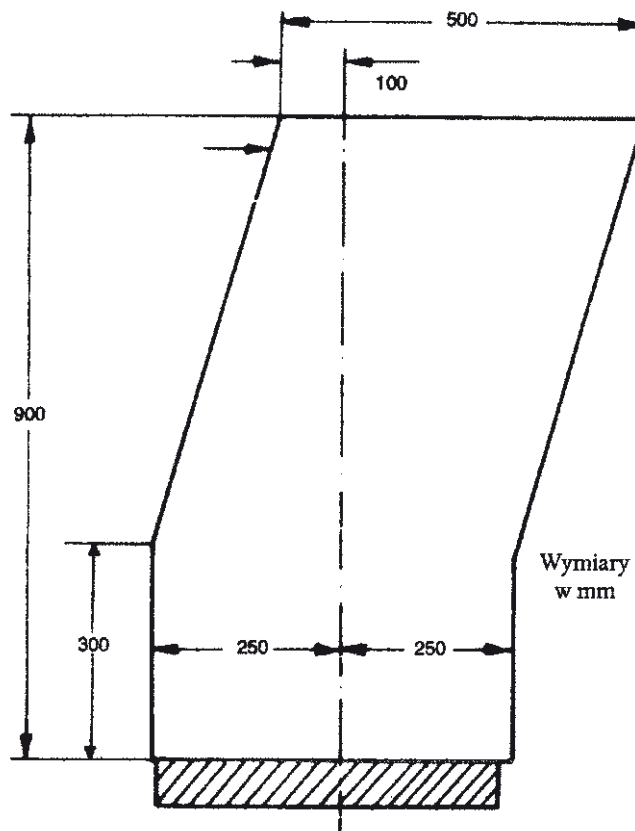
Rysunek 5

Ilustracja warunków odkształcenia trwałego, sprężystego i całkowitego



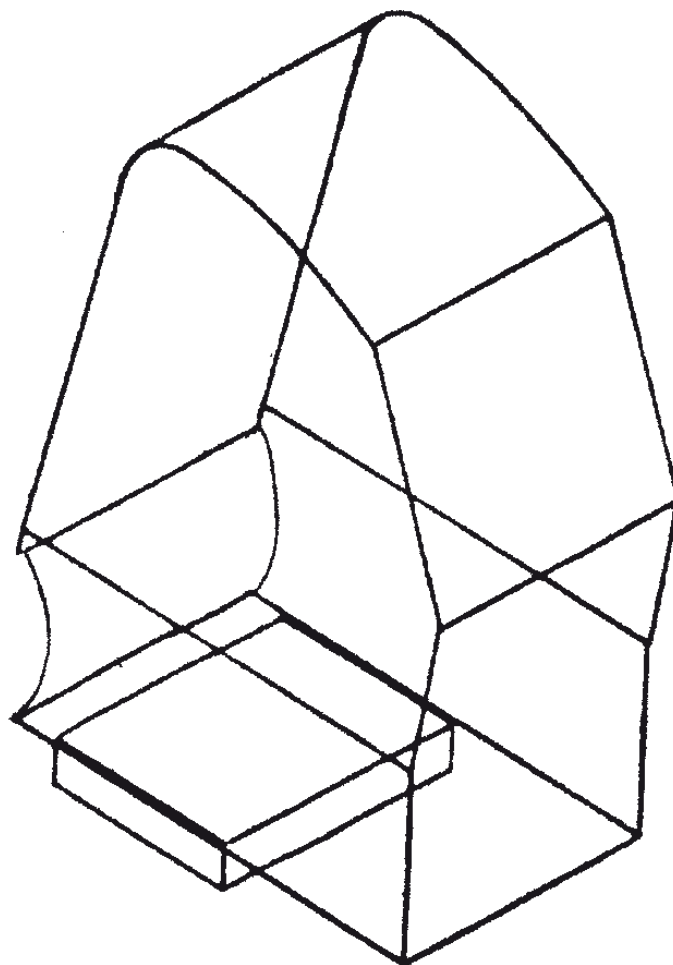
Rysunek 6a

Widok boczny wolnej przestrzeni



Rysunek 6b

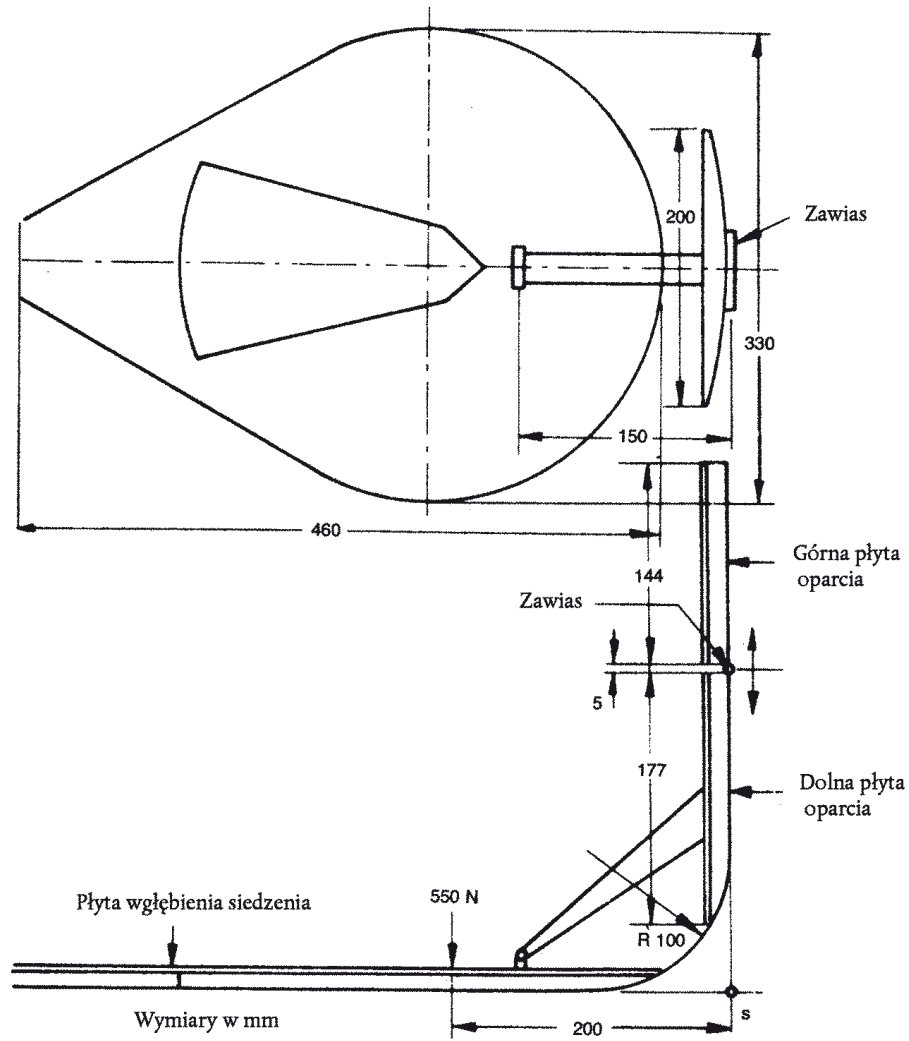
Widok z przodu/z tyłu wolnej przestrzeni



Rysunek 6c

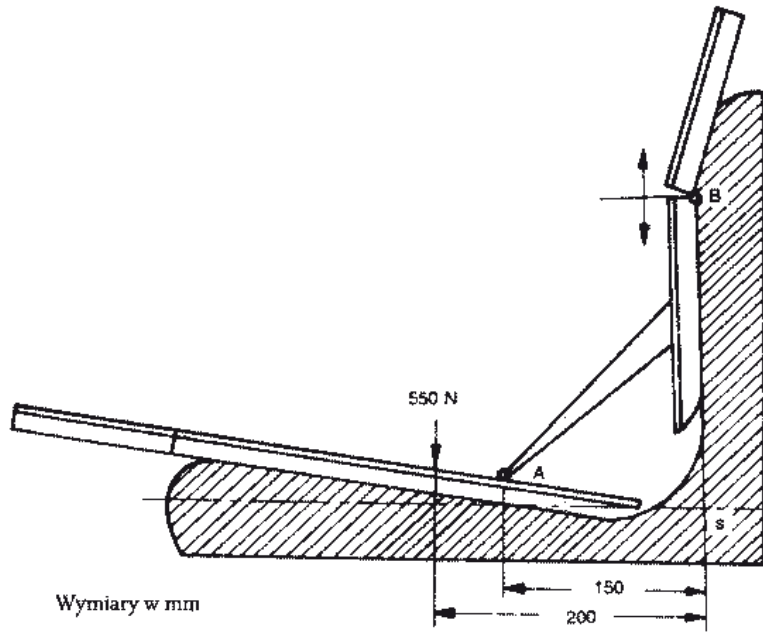
Widok izometryczny





Rysunek 7

Przyrząd do określania punktu odniesienia siedzenia



Rysunek 8

Metoda określania punktu odniesienia siedzenia

## ZAŁĄCZNIK V

## WZÓR

**Sprawozdanie z badania konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu (rama lub kabina bezpieczeństwa) w odniesieniu do jej wytrzymałości oraz do wytrzymałości jej zamocowania do ciągnika do celów homologacji WE części**

(próba statyczna)

Konstrukcja zabezpieczająca	
Marka	
Typ	
Marka ciągnika	
Typ ciągnika	

Określenie stanowiska badawczego

Homologacja WE części nr .....

1. Znak towarowy lub nazwa handlowa konstrukcji zabezpieczającej .....

.....

2. Nazwa i adres producenta konstrukcji zabezpieczającej i/lub ciągnika .....

.....

3. Jeśli ma zastosowanie, nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta ciągnika i/lub konstrukcji zabezpieczającej .....

4. Specyfikacje ciągnika, na którym przeprowadzono badania

4.1. Znak towarowy lub nazwa handlowa .....

4.2. Typ i opis handlowy .....

4.3. Numer seryjny .....

4.4. Masa nieobciążonego ciągnika wyposażonego w konstrukcję zabezpieczającą, bez kierowcy ..... kg

Rozmiar opon: przód: .....

tyl: .....

5. Rozszerzenie homologacji WE części na inne typy ciągnika <sup>(1)</sup>

5.1. Znak towarowy lub nazwa handlowa .....

(1) Informacje te powtarza się przy każdym rozszerzeniu.

- 5.2. Typ i opis handlowy .....
- 5.3. Masa nieobciążonego ciągnika wyposażonego w konstrukcję zabezpieczającą, bez kierowcy ..... kg
- Rozmiar opon: przód: .....
- tyl: .....
6. Specyfikacje konstrukcji zabezpieczającej
- 6.1. Rysunki poglądowe konstrukcji zabezpieczającej i jej zamocowania do ciągnika
- 6.2. Fotografie ukazujące szczegóły zamocowania z boku i z tyłu
- 6.3. Krótki opis konstrukcji zabezpieczającej, zawierający typ konstrukcji, szczegóły zamocowania do ciągnika, szczegóły dotyczące okładziny, sposoby dojścia i ewakuacji, szczegóły dotyczące wykładziny wewnętrznej, cechy zabezpieczeń przed wielokrotnym dachowaniem oraz szczegóły dotyczące ogrzewania i wentylacji
- 6.4. Wymiary
- 6.4.1. Wysokość elementów dachu nad punktem odniesienia siedzenia ..... mm
- 6.4.2. Wysokość elementów dachu nad platformą dla stóp w ciągniku ..... mm
- 6.4.3. Wewnętrzna szerokość konstrukcji zabezpieczającej 900 mm nad punktem odniesienia siedzenia ..... mm
- 6.4.4. Wewnętrzna szerokość konstrukcji zabezpieczającej w punkcie ponad siedzeniem na wysokości środka koła kierownicy ..... mm
- 6.4.5. Odległość od środka koła kierownicy w kierunku lewej strony konstrukcji zabezpieczającej ..... mm
- 6.4.6. Odległość od środka koła kierownicy w kierunku lewej strony konstrukcji zabezpieczającej ..... mm
- 6.4.7. Minimalna odległość od obręczy koła kierownicy do konstrukcji zabezpieczającej ..... mm
- 6.4.8. Szerokość wejść drzwiowych:
- na górze ..... mm
- w środku ..... mm
- na dole ..... mm
- 6.4.9. Wysokość wejść drzwiowych:
- nad platformą dla nóg ..... mm
- nad najwyższym stopniem do wsiadania ..... mm
- nad najniższym stopniem do wsiadania ..... mm

- 6.4.10. Całkowita wysokość ciągnika wraz z zamontowaną konstrukcją zabezpieczającą ..... mm
- 6.4.11. Całkowita szerokość konstrukcji zabezpieczającej (wyłączając błotniki) ..... mm
- 6.4.12. Odległość w poziomie w kierunku do tyłu konstrukcji zabezpieczającej od punktu odniesienia siedzenia na wysokości 900 mm ..... mm
- 6.5. Szczegóły i jakość zastosowanych materiałów, zastosowane normy .....
- .....
- Szkielet konstrukcji ..... (materiał i wymiary)
- Mocowania ..... (materiał i wymiary)
- Okładzina ..... (materiał i wymiary)
- Dach ..... (materiał i wymiary)
- Wykładzina wewnętrzna ..... (materiał i wymiary)
- Śruby montażowe i mocujące ..... (gatunek i wymiary)
- Typy szyby przedniej i pozostałych szyb oraz szczegóły oznakowania .....
- .....
7. Wyniki badań
- 7.1. Badania na obciążenie i zgniatanie
- Badania na obciążenie wykonano po stronie lewej/prawej <sup>(1)</sup> tyłu oraz po stronie prawej/lewej <sup>(1)</sup> przodu oraz na prawym/lewym boku <sup>(1)</sup>
- 7.2. Masa odniesienia użyta, zastosowana celem obliczenia energii uderzenia i siły zgniatania wynosiła ..... kg
- 7.3. Wymagania dotyczące pęknięć lub rys oraz wolnej przestrzeni zostały spełnione.
- 7.4. Energia obciążenia:
- tył/przód <sup>(1)</sup> ..... kJ
- bok ..... kJ
- Siła zgniatająca ..... kN
- Drugie wzdłużne badanie na obciążenie zostało przeprowadzone po stronie prawej/lewej przodu/tyłu <sup>(1)</sup> ... kJ
- 7.5. Pomiar ostatecznego trwałego odkształcenia po badaniach:
- tył: do przodu/do tyłu <sup>(1)</sup>
- lewostronne ..... mm
- prawostronne ..... mm
- przód: do przodu/do tyłu <sup>(1)</sup>
- lewostronne ..... mm
- prawostronne ..... mm

<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

boki:

przód ..... mm

tył ..... mm

z góry w dół/do góry <sup>(1)</sup>:

przód ..... mm

tył ..... mm

8. Numer sprawozdania .....

9. Data sprawozdania .....

10. Podpis .....

<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK VI

## ZNAKI

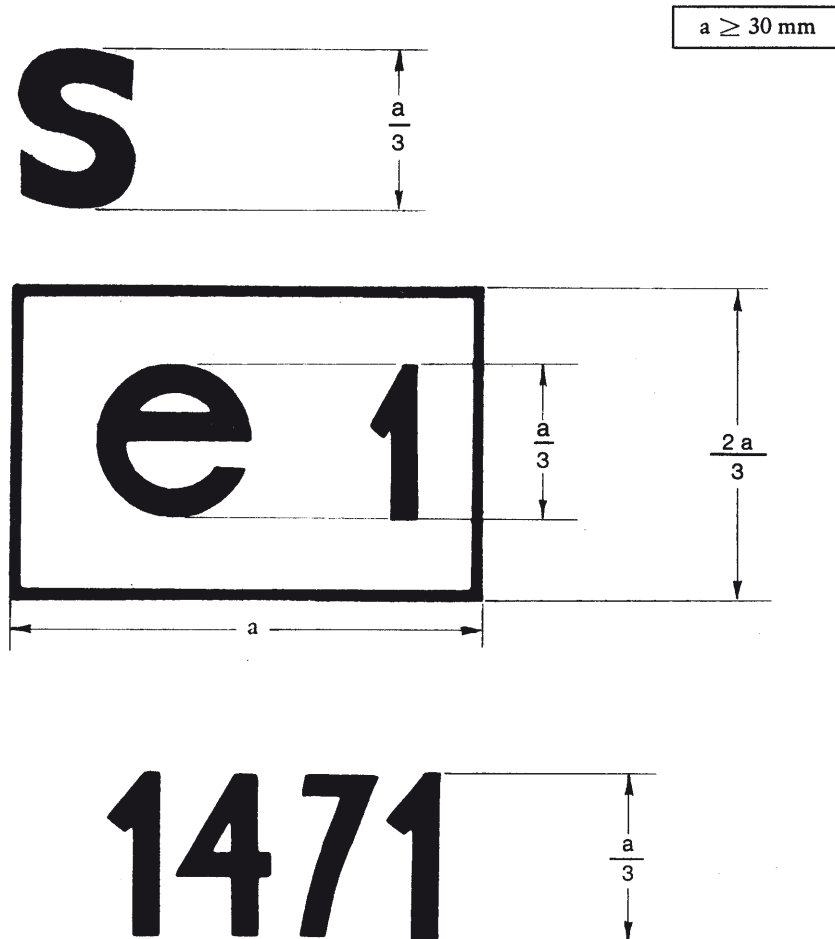
Znak homologacji WE części składa się z prostokąta otaczającego małą literę „e”, po której następuje numer państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji części:

- 1 w przypadku Niemiec
- 2 w przypadku Francji
- 3 w przypadku Włoch
- 4 w przypadku Niderlandów
- 5 w przypadku Szwecji
- 6 w przypadku Belgii
- 7 w przypadku Węgier
- 8 w przypadku Republiki Czeskiej
- 9 w przypadku Hiszpanii
- 11 w przypadku Zjednoczonego Królestwa
- 12 w przypadku Austrii
- 13 w przypadku Luksemburga
- 17 w przypadku Finlandii
- 18 w przypadku Danii
- 19 w przypadku Rumunii
- 20 w przypadku Polski
- 21 w przypadku Portugalii
- 23 w przypadku Grecji
- 24 w przypadku Irlandii
- 26 w przypadku Słowenii
- 27 w przypadku Słowacji
- 29 w przypadku Estonii
- 32 w przypadku Łotwy
- 34 w przypadku Bułgarii
- 36 w przypadku Litwy
- 49 w przypadku Cypru
- 50 w przypadku Malty

W pobliżu prostokąta zawiera on także numer homologacji WE części odpowiadający numerowi świadectwa homologacji WE części, wydanego w odniesieniu do wytrzymałości rodzaju konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu i jej zamocowania do ciągnika.

## Przykład znaku homologacji EWG części

Znak homologacji WE części uzupełniony jest dodatkowym symbolem „S”



*Legenda:* Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu opatrzona powyższym znakiem homologacji WE części jest konstrukcją, której udzielono homologacji WE części w Niemczech (e 1) pod numerem 1471.



## ZAŁĄCZNIK VII

**WZÓR**  
**ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI WE CZĘŚCI**

Nazwa właściwego organu

Powiadomienie dotyczące udzielenia, odmowy, cofnięcia lub rozszerzenia homologacji WE części w odniesieniu do wytrzymałości konstrukcji zabezpieczającej (rama lub kabina bezpieczeństwa) oraz wytrzymałości jej zamocowania do ciągnika  
(Próba styczna)

- Rozszerzenie <sup>(1)</sup> homologacji WE części nr .....
- .....
1. Nazwa handlowa lub znak towarowy konstrukcji zabezpieczającej .....
  - .....
  2. Nazwa i adres producenta konstrukcji zabezpieczającej .....
  - .....
  3. Jeśli ma zastosowanie, nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta konstrukcji zabezpieczającej .....
  - .....
  4. Znak towarowy lub nazwa handlowa, typ i opis handlowy ciągnika, dla którego przeznaczona jest konstrukcja zabezpieczająca .....
  - .....
  5. Rozszerzenie homologacji części na następujący(-e) typ(-y) ciągnika(-ów) .....
  - .....
  - 5.1. Masa nieobciążonego ciągnika określona w ppkt 1.3 załącznika II, przekracza/nie przekracza <sup>(2)</sup> masy odniesienia użytej do przeprowadzenia badania o więcej niż 5 %.
  - 5.2. Metoda zamocowania oraz punkty mocowania są/nie są <sup>(2)</sup> takie same.
  - 5.3. Wszystkie części, które mogłyby służyć jako wzmocnienie konstrukcji zabezpieczającej są/nie są jednakowe <sup>(2)</sup>.
  - 5.4. Warunki czwartego tiret sekcji 3.4 załącznika I są/nie są <sup>(2)</sup> spełnione.
  6. Przedstawiono do homologacji WE części w dniu .....
  7. Stanowisko badawcze .....
  - .....
  8. Data i numer sprawozdania stanowiska badawczego .....
  9. Data udzielenia/odmowy/wycofania homologacji WE części <sup>(2)</sup> .....
  10. Data udzielenia/odmowy/wycofania rozszerzenia homologacji WE części <sup>(2)</sup> .....
  - .....
  11. Miejsce .....
  12. Data .....
  13. Do niniejszego świadectwa są załączone następujące dokumenty, opatrzone przedstawionym powyżej numerem homologacji WE części (np. sprawozdanie stanowiska badawczego) .....
  14. Uwagi, jeśli są .....
  15. Podpis .....

<sup>(1)</sup> Jeśli ma to zastosowanie, określić czy jest to pierwsze, drugie itd. rozszerzenie pierwotnej homologacji WE części.

<sup>(2)</sup> Niepotrzebne skreślić.

## ZAŁĄCZNIK VIII

**Warunki dotyczące homologacji typu WE**

1. Wniosek o udzielenie homologacji typu WE ciągnika w odniesieniu do wytrzymałości konstrukcji zabezpieczającej oraz wytrzymałości jej zamocowania do ciągnika wnosi producent ciągnika lub jego upoważniony przedstawiciel.
  2. Ciągnik reprezentatywny dla typu ciągnika, któremu ma być udzielona homologacja, wyposażony w konstrukcję zabezpieczającą przy przewróceniu, której udzielono homologacji obejmującej jej zamocowanie do ciągnika, przedstawia się odpowiedniej placówce technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzanie badań homologacyjnych.
  3. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzanie badań homologacyjnych zobowiązana jest do sprawdzenia, czy homologowany typ konstrukcji zabezpieczającej jest przeznaczony do montowania w ciągnikach, których typ jest przedmiotem wniosku o udzielenie homologacji typu. W szczególności zobowiązana jest do upewnienia się, czy zamocowanie konstrukcji zabezpieczającej do ciągnika odpowiada temu, które zostało zbadane w związku z udzieleniem homologacji WE części.
  4. Posiadacz homologacji typu WE może wystąpić o jej rozszerzenie na inne typy konstrukcji zabezpieczających.
  5. Właściwe władze udzielają takiego rozszerzenia na następujących warunkach:
    - 5.1. nowy typ konstrukcji zabezpieczającej oraz jej zamocowanie do ciągnika otrzymały homologację WE części;
    - 5.2. przeznaczona jest do montowania w typie ciągnika, dla którego wnioskowane jest rozszerzenie homologacji typu WE;
    - 5.3. zamocowanie konstrukcji zabezpieczającej do ciągnika odpowiada temu, które zostało zbadane w związku z udzieleniem homologacji WE części.
  6. Świadectwo, którego wzór przedstawiono w załączniku IX, załącza się do świadectwa homologacji typu WE dla każdej homologacji typu lub rozszerzenia homologacji typu, których udzielono lub odmówiono.
  7. W przypadku gdy wniosek o udzielenie homologacji typu WE, dotyczący typu ciągnika, składany jest w tym samym czasie co wniosek o udzielenie homologacji WE części dotyczący typu konstrukcji zabezpieczającej, która ma być zamontowana w tym typie ciągnika, kontroli określonych w pkt 2 i 3 nie wykonuje się.
-

## ZAŁĄCZNIK IX

## WZÓR

Nazwa właściwego organu
----------------------------

**ZAŁĄCZNIK DO ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU WE CIĄGNIKA W ODNIESIENIU DO  
WYTRZYMAŁOŚCI KONSTRUKCJI ZABEZPIEZAJĄCEJ (KABINA LUB RAMA BEZPIECZEŃSTWA) ORAZ  
WYTRZYMAŁOŚCI ICH ZAMOCOWANIA DO CIĄGNIKA**

(próba statyczna)

(art. 4 ust. 2 dyrektywy 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 oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG)

Rozszerzenie <sup>(1)</sup> homologacji typu WE nr .....

1. Nazwa handlowa lub znak towarowy ciągnika .....
2. Typ ciągnika .....
3. Nazwa i adres producenta ciągnika .....
4. Jeśli ma to zastosowanie, nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta .....
5. Nazwa handlowa lub znak towarowy konstrukcji zabezpieczającej .....
6. Rozszerzenie homologacji typu WE na następujący(-e) typ(y) konstrukcji zabezpieczającej(-ych) .....
7. Ciągnik przedstawiono do homologacji typu WE w dniu .....
8. Placówka techniczna odpowiedzialna za kontrole zgodności homologacji typu WE .....
9. Data sporządzenia sprawozdania przez tę placówkę .....
10. Numer sprawozdania sporządzonego przez tę placówkę .....
11. Homologacji typu WE w odniesieniu do wytrzymałości konstrukcji zabezpieczających oraz wytrzymałości ich zamocowania do ciągnika udzielono/odmówiono udzielenia <sup>(2)</sup> .....
12. Rozszerzenia homologacji typu WE w odniesieniu do wytrzymałości konstrukcji zabezpieczających oraz wytrzymałości ich zamocowania do ciągnika udzielono/odmówiono udzielenia <sup>(2)</sup> .....
13. Miejsce .....
14. Data .....
15. Podpis .....

<sup>(1)</sup> Jeśli ma to zastosowanie, określić, czy jest to pierwsze, drugie itp. rozszerzenie pierwotnej homologacji typu WE.

<sup>(2)</sup> Niepotrzebne skreślić.

## ZAŁĄCZNIK X

## CZĘŚĆ A

**Uchylona dyrektywa i wykaz jej kolejnych zmian**

(o których mowa w art. 13)

Dyrektywa Rady 79/622/EWG  
(Dz.U. L 179 z 17.7.1979, s. 1)

Dyrektywa Komisji 82/953/EWG  
(Dz.U. L 386 z 31.12.1982, s. 31)

Punkt IX.A.15.h) załącznika I Aktu przystąpienia z 1985 r.  
(Dz.U. L 302 z 15.11.1985, s. 213)

Dyrektywa Rady 87/354/EWG  
(Dz.U. L 192 z 11.7.1987, s. 43)

Jedynie w zakresie, w jakim art. 1  
i załącznik pkt 9 lit. h) odnosi się do prze-  
pisów dyrektywy 79/622/EWG

Dyrektywa Komisji 88/413/EWG  
(Dz.U. L 200 z 26.7.1988, s. 32)

Punkt XI.C.II.4 załącznika I Aktu przystąpienia z 1994 r.  
(Dz.U. C 241 z 29.8.1994, s. 206)

Dyrektywa Komisji 1999/40/WE  
(Dz.U. L 124 z 18.5.1999, s. 11)

Punkt I.A.29 załącznika II Aktu przystąpienia z 2003 r.  
(Dz.U. L 236 z 23.9.2003, s. 61)

Dyrektywa Rady 2006/96/WE  
(Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 81)

Jedynie w zakresie, w jakim art. 1 oraz  
załącznik pkt A.28 odnoszą się do prze-  
pisów dyrektywy 79/622/EWG

## CZĘŚĆ B

## Terminy transpozycji do prawa krajowego

(o których mowa w art. 13)

Dyrektywa	Termin transpozycji
79/622/EWG	27 grudnia 1980 r.
82/953/EWG	30 września 1983 r. <sup>(1)</sup>
87/354/EWG	31 grudnia 1987 r.
88/413/EWG	30 września 1988 r. <sup>(2)</sup>
1999/40/WE	30 czerwca 2000 r. <sup>(3)</sup>
2006/96/WE	31 grudnia 2006 r.

<sup>(1)</sup> Zgodnie z art. 2 dyrektywy 82/953/EWG:

- „1. Z mocą od dnia 1 października 1983 r. żadne państwo członkowskie nie może:
- odmówić przyznania homologacji typu EWG, wydania dokumentów określonych w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG lub odmówić przyznania krajowej homologacji typu w odniesieniu do rodzaju ciągnika, lub
  - zabronić dopuszczenia do użytku ciągników, jeżeli konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu dla tego rodzaju ciągnika lub w tych ciągnikach spełnia przepisy niniejszej dyrektywy.
2. Z mocą od dnia 1 października 1984 r. państwa członkowskie:
- nie mogą wydawać dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret ostatnie dyrektywy 74/150/EWG w odniesieniu do rodzaju ciągnika, w którym konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu nie spełnia przepisów niniejszej dyrektywy,
  - mogą odmówić przyznania homologacji typu w odniesieniu do rodzaju ciągnika, w którym konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu nie spełnia przepisów niniejszej dyrektywy.
3. Z mocą od dnia 1 października 1985 r. państwa członkowskie mogą zabronić dopuszczania do użytku ciągników, w których konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu nie spełnia przepisów niniejszej dyrektywy.
4. Przepisy ust. 1–3 nie naruszają przepisów dyrektywy 77/536/EWG.”.

<sup>(2)</sup> Zgodnie z art. 2 dyrektywy 88/413/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 konstrukcje zabezpieczające przy przewróceniu 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 konstrukcje zabezpieczające przy przewróceniu nie są zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy,
  - mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do typu ciągnika, którego konstrukcje zabezpieczające przy przewróceniu nie są zgodne z przepisami niniejszej dyrektywy.”.

<sup>(3)</sup> Zgodnie z art. 2 dyrektywy 1999/40/WE:

- „1. Od dnia 1 lipca 2000 r. państwa członkowskie nie mogą:
- odmówić, w odniesieniu do typu ciągnika, udzielenia homologacji typu WE lub wydania dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret trzecie dyrektywy 74/150/EWG, lub udzielenia krajowej homologacji typu, lub
  - zabronić dopuszczenia ciągników do ruchu, jeżeli rozpatrywane ciągniki spełniają wymogi dyrektywy 79/622/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.
2. Od dnia 1 stycznia 2001 r. państwa członkowskie:
- nie wydają już dokumentu określonego w art. 10 ust. 1 tiret trzecie dyrektywy 74/150/EWG w odniesieniu do każdego typu ciągnika, który nie spełnia wymogów dyrektywy 79/622/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą,
  - mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu w odniesieniu do każdego typu ciągnika, który nie spełnia wymagań dyrektywy 79/622/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.”.

## ZAŁĄCZNIK XI

## TABELA KORELACJI

Dyrektywa 79/622/EWG	Dyrektywa 1999/40/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1 i 2		art. 2 i 3
art. 3 ust. 1		art. 4 akapit pierwszy
art. 3 ust. 2		art. 4 akapity drugi i trzeci
art. 4 i 5		art. 5 i 6
art. 6 zdanie pierwsze		art. 7 akapit pierwszy
art. 6 zdanie drugie		art. 7 akapit drugi
	art. 2	art. 8
art. 8		art. 9
art. 9 zdanie wprowadzające		art. 1 zdanie wprowadzające
art. 9 tiret pierwsze		art. 1 lit. a)
art. 9 tiret drugie		art. 1 lit. b)
art. 9 tiret trzecie		art. 1 lit. c)
art. 9 tiret czwarte		art. 1 lit. d)
art. 10 i 11		art. 10 i 11
art. 12 ust. 1		—
art. 12 ust. 2		art. 12
—		art. 13 i 14
art. 13		art. 15
załączniki I–IX		załączniki I–IX
—		załącznik X
—		załącznik XI