Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

DYREKTYWA RADY

z dnia 24 czerwca 1980 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do przestrzeni roboczej, dostępu do miejsca kierowcy oraz drzwi i okien kołowych ciągników rolniczych lub leśnych

(80/720/EWG)

(Dz.U. L 194 z 28.7.1980, str. 1)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Dyrektywa Rady 82/890/EWG z dnia 17 grudnia 1982 r.	L 378	45	31.12.1982
►**M2**	Dyrektywa Komisji 88/414/EWG z dnia 22 czerwca 1988 r.	L 200	34	26.7.1988
►**M3**	Dyrektywa 97/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 września 1997 r.	L 277	24	10.10.1997
►**M4**	Dyrektywa Komisji 2010/22/UE z dnia 15 marca 2010 r.	L 91	1	10.4.2010

▼B

DYREKTYWA RADY

z dnia 24 czerwca 1980 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do przestrzeni roboczej, dostępu do miejsca kierowcy oraz drzwi i okien kołowych ciągników rolniczych lub leśnych

(80/720/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Zgromadzenia ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([3]);

a także mając na uwadze, co następuje:

wymagania techniczne, które muszą spełniać ciągniki na mocy ustawodawstw krajowych odnoszą się między innymi do przestrzeni roboczej, dostępu do miejsca kierowcy (sposoby wchodzenia i wychodzenia) oraz drzwi i okien;

w związku z różnicami jakie istnieją między przepisami krajowymi poszczególnych Państw Członkowskich zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie te państwa, w uzupełnieniu do ich obowiązujących obecnie przepisów krajowych lub w miejsce tych przepisów, jednolitych regulacji, które pozwolą na objęcie każdego typu ciągnika homologacją typu EWG, będącą przedmiotem dyrektywy 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 ([4]), zmienionej dyrektywą 79/694/EWG ([5]),

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. „Ciągnik rolniczy lub leśny” oznacza każdy pojazd silnikowy, wyposażony w koła lub gąsienice, mający przynajmniej 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 być on wyposażony w celu przewozu rzeczy i osób.

▼M1

2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie jedynie do ciągników określonych w ust. 1, które są wyposażone w opony pneumatyczne i posiadają przynajmniej dwie osie oraz maksymalną prędkość konstrukcyjną między 6 a ►M3 40 km/godz. ◄ oraz których minimalna zmienna lub stała szerokość rozstawu kołowo-osiowego wynosi przynajmniej 1150 mm.

([1]) Dz.U. C 25 z 29.1.1979, str. 30.
([2]) Dz.U. C 127 z 21.5.1979, str. 80.
([3]) Dz.U. C 227 z 10.9.1979, str. 34.
([4]) Dz.U. L 84 z 28.3.1974, str. 10.
([5]) Dz.U. L 205 z 13.8.1979, str. 17.

▼B

Artykuł 2

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić homologacji typu EWG lub krajowej homologacji typu ciągnika, odmówić dokonania rejestracji lub zakazać sprzedaży, dopuszczenia do ruchu lub eksploatowania jakiegokolwiek ciągnika ze względu na:

— przestrzeń roboczą,

— dostęp do miejsca kierowcy (sposoby wchodzenia i wychodzenia),

— drzwi i okna,

jeżeli spełniają one wymagania określone w załączniku I.

Artykuł 3

Wszelkie zmiany konieczne do dostosowania wymagań załącznika I do postępu technicznego przyjmuje się zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13 dyrektywy 74/150/EWG.

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie 18 miesięcy od jej ogłoszenia i niezwłocznie informują o tym Komisję.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

I. **Przestrzeń robocza**

I.1. „Przestrzeń robocza” oznacza minimalną przestrzeń zawartą między stałymi urządzeniami dostępnymi dla kierowcy ciągnika umożliwiające mu kierowanie pojazdem z jego siedzenia w dowolny, całkowicie bezpieczny sposób.

„Punkt odniesienia siedzenia” oznacza punkt odniesienia wyznaczony sposobem opisanym w dodatku 1.

„Płaszczyzna odniesienia” oznacza płaszczyznę równoległą do środkowej podłużnej płaszczyzny ciągnika przechodzącej przez punkt odniesienia siedzenia.

I.2. Przestrzeń robocza rozciąga się na szerokości przynajmniej 900 mm, 400–900 mm powyżej punktu odniesienia oraz na długości 450 mm przed tym punktem (patrz: rys. 2 i 3).

I.3. Części pojazdu i wyposażenie nie mogą zawadzać kierowcy podczas kierowania ciągnikiem.

I.4. Przy wszystkich pozycjach kolumny kierownicy i kierownicy ►M2 z wyjątkiem tych, które są przeznaczone wyłącznie do wchodzenia i wychodzenia ◄prześwit między kołem kierownicy i stałymi częściami ciągnika musi wynosić przynajmniej 50 mm. We wszystkich pozostałych kierunkach odległość stałych elementów ciągnika musi wynosić przynajmniej 80 mm od brzegu kierownicy, mierzona w kierunku od kierownicy (patrz: rys. 2).

I.5. Tylna ściana kabiny położona 300–900 mm ponad punktem odniesienia siedzenia musi znajdować się najmniej w odległości 150 mm za płaszczyzną pionową, która jest prostopadła do płaszczyzny odniesienia i przechodzi przez punkt odniesienia (patrz: rys. 2 i 3).

Ściana ta musi wystawać co najmniej 300 mm z obu stron płaszczyzny odniesienia siedzenia (patrz rys. 3).

I.6. Ręczne urządzenia sterujące muszą być położone we wzajemnym logicznym powiązaniu oraz w powiązaniu z innymi częściami ciągnika, tak aby ich obsługa nie stanowiła zagrożenia dla rąk kierowcy.

W przypadku gdy siła potrzebna do obsługi urządzenia sterującego przekracza 150 N, prześwit 55 mm uznaje się za odpowiedni, a tam gdzie siła ta zawarta jest między 80 i 150 N wystarcza prześwit 25 mm. Każdy prześwit jest uważany za odpowiedni w przypadku urządzeń sterujących, których wymagana siła obsługi jest mniejsza od 80 N (patrz: rys. 3).

Dopuszczalne są także inne położenia urządzeń sterujących, jeżeli spełniają w sposób zadowalający wymogi bezpieczeństwa.

I.7. Żaden punkt na dachu ►M2 sztywny ◄nie może być oddalony o mniej niż 1050 mm od punktu odniesienia siedzenia w części położonej przed płaszczyzną pionową przechodzącą przez punkt odniesienia i prostopadłą do płaszczyzny odniesienia (patrz: rys. 2). ►M2 Wyścielanie może sięgać w dół do 1000 mm powyżej punktu odniesienia siedzenia. ◄

▼M2

I.8. Promień krzywizny powierzchni między tylną ścianą i dachem kabiny może osiągnąć najwyżej 150 mm.

▼B

II. **Dostęp do miejsca kierowcy (sposoby wchodzenia i wychodzenia)**

II.1. Musi być możliwe bezpieczne wchodzenie i wychodzenie. Osłony kół, kołpaki lub obręcze kół nie mogą służyć jako stopnie lub szczeble.

II.2. Wejście do miejsca kierowcy i siedzenia pasażerów nie może zawierać jakichkolwiek elementów mogących zranić osoby wsiadające lub wysiadające. W przypadku takiej przeszkody jak pedał sprzęgła, musi być zamontowany stopień lub podnóżek umożliwiający bezpieczny dostęp do miejsca kierowcy.

▼B

II.3. Stopnie, wgłębienia na stopy i szczeble muszą mieć następujące wymiary:

głębokość prześwitu	minimum 150 mm,
szerokość prześwitu	minimum 250 mm, (Wartości mniejsze od minimalnej szerokości są dozwolone jedynie, jeżeli są one technicznie uzasadnione. W takim przypadku celem musi być osiągnięcie największej możliwej szerokości prześwitu. Nie może on jednakże wynosić mniej niż 150 mm.)
wysokość prześwitu	minimum 120 mm,
odległość między powierzchnią dwóch stopni	maksimum 300 mm (patrz rys. 4).

II.4. Górny stopień lub szczebel musi być łatwy do zauważenia i łatwo dostępny dla osoby wysiadającej z pojazdu. Odległości pionowe między kolejnymi stopniami lub szczeblami muszą być możliwie jak najbardziej równo oddalone.

II.5. Przy wszystkich wyjściach i wejściach muszą być odpowiednie uchwyty.

II.6. Najniższy stopień nie może być zamontowany na wysokości większej niż 550 mm nad ziemią, gdy ciągnik jest wyposażony w największe opony zalecane przez producenta (patrz rys. 4). Stopnie lub szczeble muszą być tak zaprojektowane i skonstruowane, aby stopy nie ślizgały się po nich.

III. **Drzwi, okna, wyjścia awaryjne**

III.1. Urządzenia obsługi drzwi i okien muszą być zaprojektowane i zamontowane w taki sposób, aby nie stanowiły zagrożenia dla kierowcy i nie zawadzały mu podczas kierowania pojazdem.

III.2. Kąt otwarcia drzwi musi być łatwo regulowany.

III.3. Okna służące do wentylacji ►M2 jeżeli występują ◄muszą być łatwo regulowane.

▼M4

_____

▼B

III.5. Kabiny dwudrzwiowe muszą mieć jeszcze jedno wyjście dodatkowe, będące wyjściem awaryjnym.

Kabiny jednodrzwiowe muszą mieć dwa dodatkowe wyjścia, będące wyjściami awaryjnymi.

Każde z trzech wyjść musi znajdować się na innej ścianie kabiny (pojęcie „ściana” może także oznaczać dach). Szyba przednia oraz okna boczne, tylne i znajdujące się w dachu mogą być uważane za wyjścia awaryjne, jeżeli można je szybko otworzyć ►M2 lub przesunąć ◄z wnętrza kabiny.

Otoczenie wyjścia awaryjnego nie może stanowić zagrożenia przy wychodzeniu.

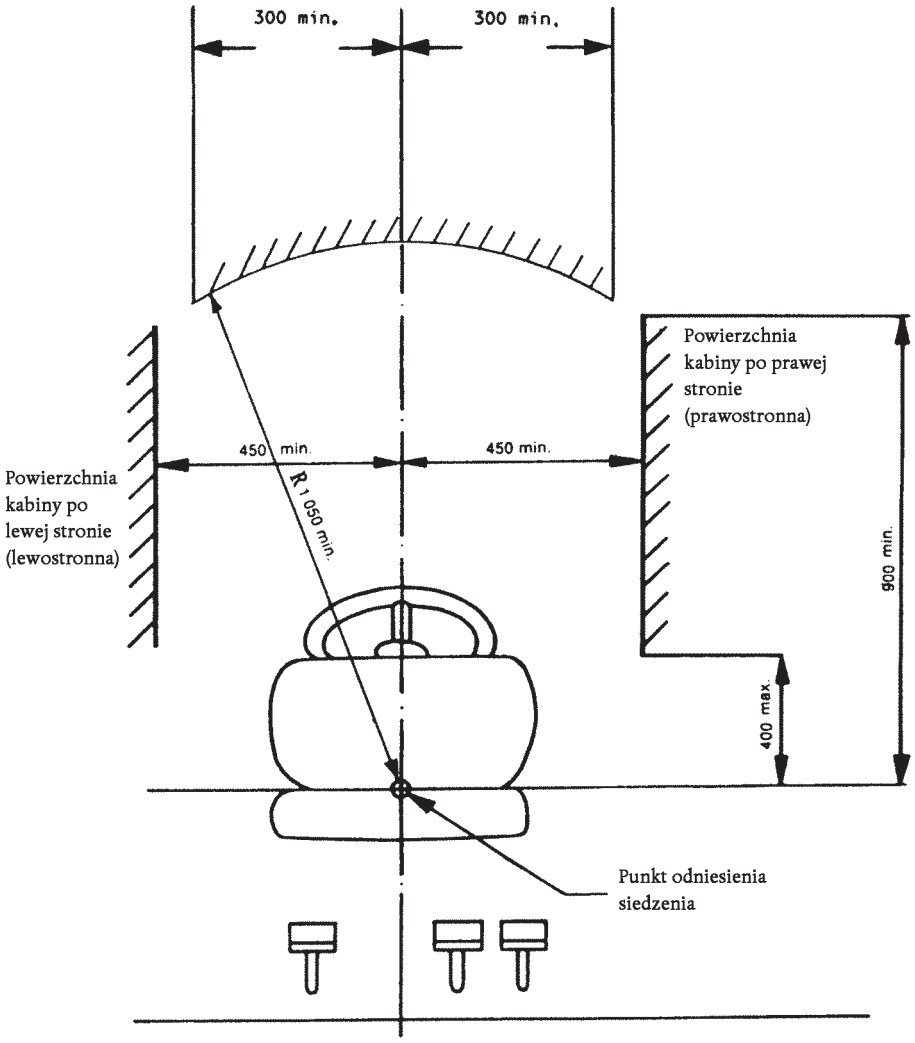
Wyjścia awaryjne muszą mieć minimalne wymiary wymagane do opisania elipsy o łuku mniejszym 440 mm i większym 640 mm.

▼M4

Każde okno odpowiedniej wielkości może zostać przeznaczone na wyjście bezpieczeństwa, pod warunkiem że zostanie ono wykonane z tłukącego się szkła, które można stłuc przy pomocy narzędzia znajdującego się w tym celu w kabinie. Szkło, o którym mowa w dodatkach 3, 4, 5, 6 i 7 do załącznika III B do dyrektywy Rady 89/173/EWG ([1]) nie jest szkłem uznawanym za szkło tłukące się w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

([1]) Dz.U. L 67 z 10.3.1989, s. 1.

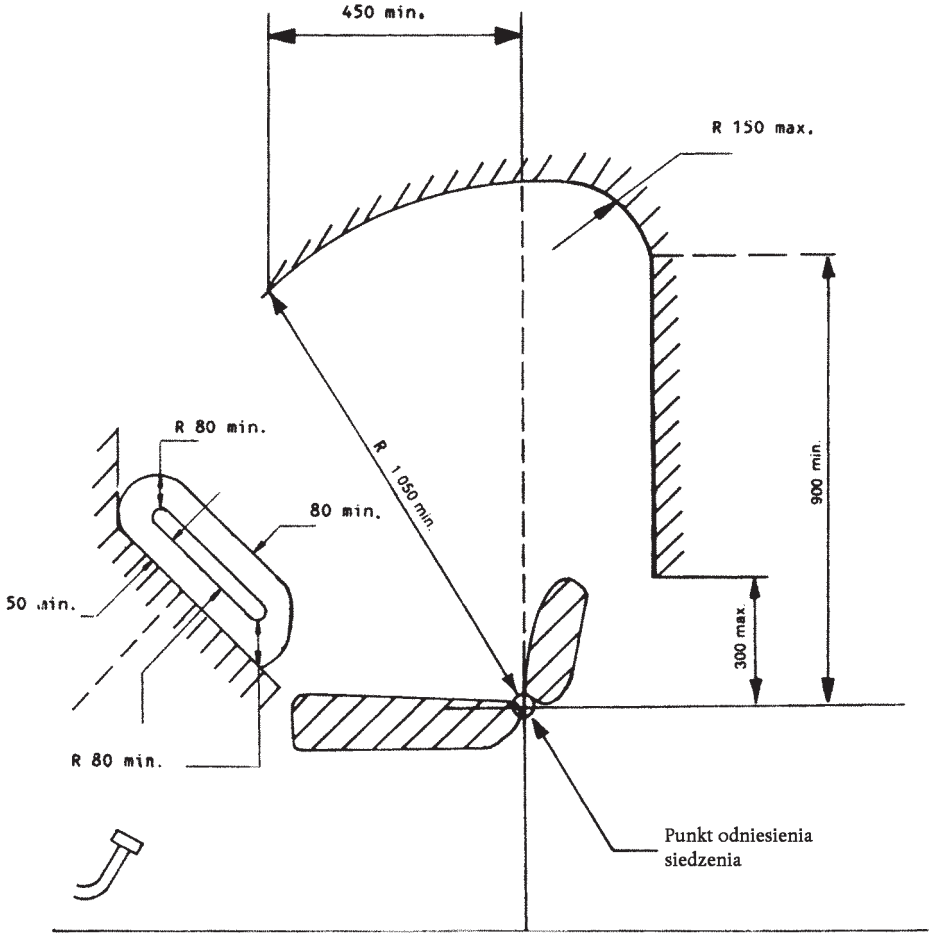
▼M2



Rysunek 1

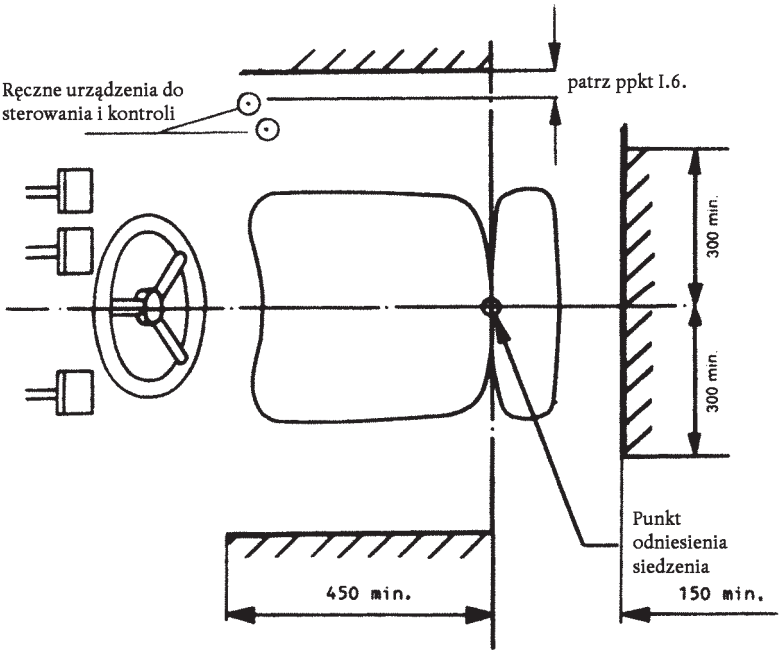
(Wymiary w milimetrach)

▼M2



Rysunek 2

(Wymiary w milimetrach)

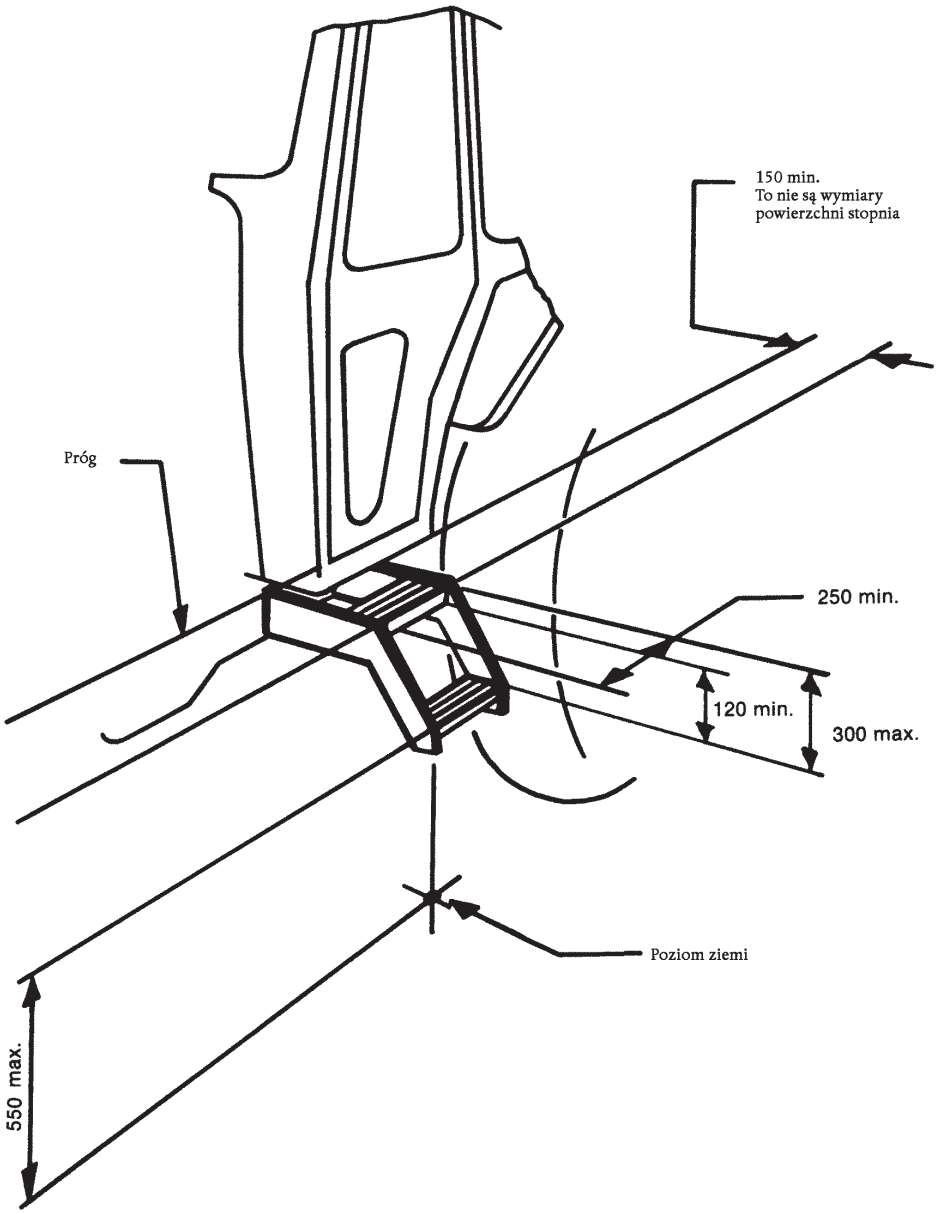


Rysunek 3

(Wymiary w milimetrach)

▼B

(Wymiary w milimetrach)



Rysunek 4

▼B

Dodatek 1

METODA WYZNACZANIA PUNKTU ODNIESIENIA SIEDZENIA (S)

1. **Definicja punktu odniesienia siedzenia (S)**

   Punktem odniesienia siedzenia (S) jest punkt znajdujący się na środkowej podłużnej płaszczyźnie siedzenia w punkcie przecięcia płaszczyzny stycznej oparcia z płaszczyzną poziomą. Ta płaszczyzna pozioma przecina powierzchnię pokrywy dolnej siedzenia w odległości 150 mm od punktu odniesienia siedzenia.

2. **Położenie siedzenia**

   Siedzenie musi być jak najbardziej odsunięte do tyłu oraz na środkowej pozycji zakresu regulacji wysokości. Siedzenia z układem zawieszenia, z regulacją do ciężaru kierowcy lub też bez regulacji, muszą być ustawione w środkowej pozycji drogi zawieszenia.

3. **Urządzenie służące do wyznaczania punktu odniesienia siedzenia (S)**

   Urządzenie pokazane na rys. 1 składa się z pokrywy dolnej siedzenia i dwóch części oparcia pod plecy. Niższa część oparcia jest połączona przegubami w okolicy górnej części pleców (okolice łopatek) (A) oraz dolnej (część lędźwiowa) (B). Istnieje możliwość pionowej regulacji przegubu (B).

4. **Sposób wyznaczenia punktu odniesienia siedzenia (S)**

   Położenie punktu odniesienia siedzenia (S) uzyskuje się przy pomocy urządzenia pokazanego na rys. 1 i 2, które obrazuje symulacje obciążenia przez człowieka. Urządzenie musi znajdować się na siedzeniu. Jest obciążane siłą 550 N w punkcie znajdującym się 50 mm naprzeciw przegubu (A), a dwie części oparcia są lekko oparte o poduszki oparcia siedzenia.

   Jeżeli nie jest możliwe wyznaczenie dokładnych stycznych do każdej części poduszki oparcia (poniżej i powyżej okolicy lędźwiowej), postępuje się następująco:

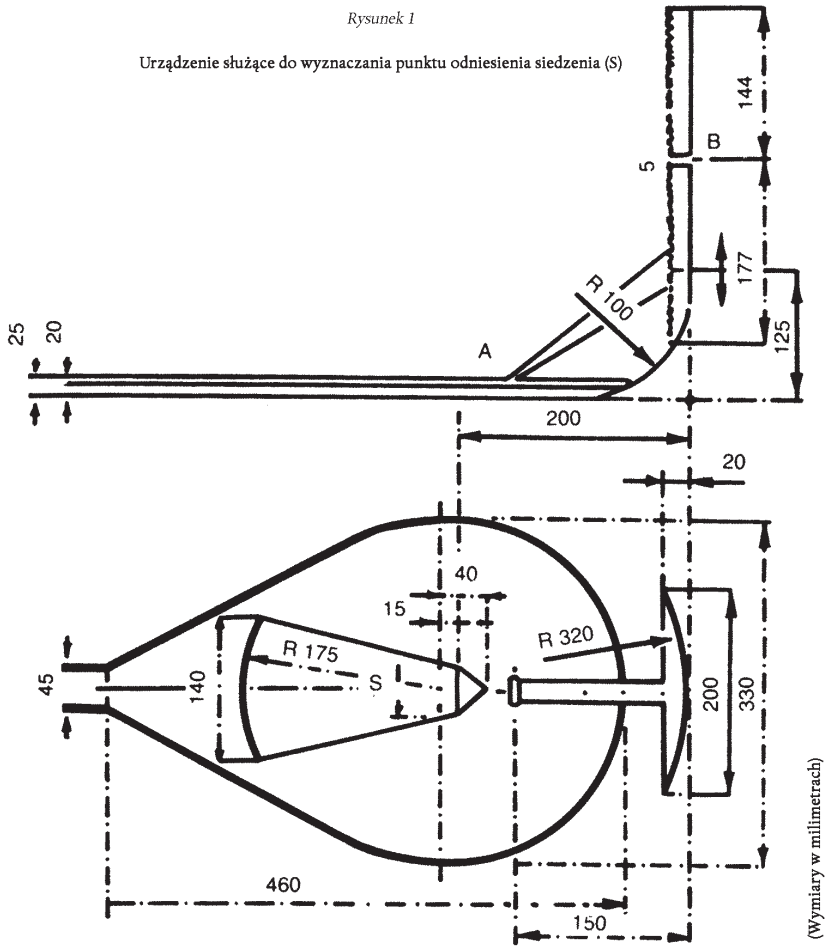
   a) gdy nie jest możliwe wyznaczenie stycznej do możliwie najniższej części, niższa część oparcia w pozycji pionowej musi lekko opierać się o poduszkę oparcia;

   b) gdy nie jest możliwe wyznaczenie stycznej do możliwie najwyższej części, niższa część oparcia pozostaje w pozycji pionowej, przegub (B) musi znajdować się na wysokości 230 mm nad punktem odniesienia siedzenia (S). Obie części oparcia w pozycji pionowej muszą lekko opierać się o poduszkę oparcia.

▼B

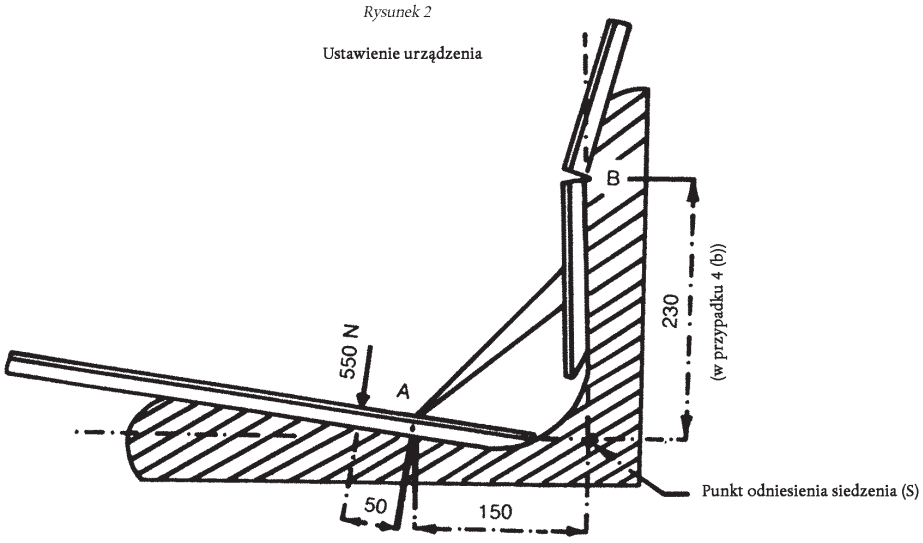
Rysunek 1

Urządzenie służące do wyznaczania punktu odniesienia siedzenia (S)



Rysunek 2

Ustawienie urządzenia



▼B

ZAŁĄCZNIK II

WZÓR

Nazwa urzędu

ZAŁĄCZNIK DO ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU CIĄGNIKÓW W ZAKRESIE PRZESTRZENI ROBOCZEJ, DOSTĘPU DO MIEJSCA KIEROWCY (SPOSOBY WCHODZENIA I WYCHODZENIA) ORAZ DRZWI I OKIEN

(Artykuł 4 ust. 2 i art. 10 dyrektywy Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu EWG kołowych ciągników rolniczych lub leśnych)

Homologacja typu EWG nr .....

1. Część (części) lub charakterystyka

   — przestrzeń robocza,

   — dostęp do miejsca kierowcy (sposoby wchodzenia i wychodzenia),

   — drzwi i okna

2. Marka ciągnika lub nazwa handlowa producenta .....

3. Typ i opis handlowy ciągnika .....

4. Nazwisko i adres producenta .....

5. Jeżeli producent wyznaczył swojego przedstawiciela, nazwa i adres przedstawiciela producenta .....

   .....

6. Opis części i/lub charakterystyka elementów wymienionych w pkt 1 .....

   .....

7. Data przedłożenia ciągnika do homologacji typu EWG .....

8. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań homologacyjnych .....

9. Data sprawozdania wydanego przez tę placówkę .....

10. Numer sprawozdania wydanego przez tę placówkę .....

11. Przyznaje się/odmawia [1] homologacji typu EWG w odniesieniu do przestrzeni roboczej, dostępu do pozycji roboczej kierowcy (sposoby wchodzenia i wychodzenia) oraz drzwi i okien.

12. Miejsce .....

13. Data .....

14. Podpis .....

15. W załączniku do niniejszego pisma przedstawiono następujące dokumenty, opatrzone numerem homologacji wskazanym wyżej:

    ..... wymiarowe rysunki,

    ..... widok zespołu rozebranego lub zdjęcie kabiny i/lub wejść i wyjść.

    Dane muszą być dostarczone właściwym władzom pozostałych Państw Członkowskich na ich prośbę.

16. Uwagi .....

    .....

[1] Niepotrzebne skreślić.