31974L0152

28.3.1974 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* L 84/33

DYREKTYWA RADY

z dnia 4 marca 1974 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej oraz skrzyń ładunkowych kołowych ciągników rolniczych lub leśnych

(74/152/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

a także mając na uwadze, co następuje:

wymogi techniczne, które ciągniki muszą spełniać w myśl obowiązujących przepisów krajowych dotyczą między innymi ich maksymalnej prędkości konstrukcyjnej oraz skrzyń ładunkowych;

wymogi te są różne w poszczególnych Państwach Członkowskich; w związku z tym zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie Państwa Członkowskie takich samych wymogów, w uzupełnieniu lub w miejsce istniejących przepisów, w szczególności w celu wprowadzenia w odniesieniu do każdego typu ciągnika procedury homologacji typu EWG, będącej przedmiotem dyrektywy Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. ([3]) w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. „Ciągnik rolniczy lub leśny" oznacza każdy pojazd silnikowy wyposażony w koła lub gąsienice, posiadający 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 wyłącznie do ciągników określonych w poprzednim ustępie, wyposażonych w ogumienie pneumatyczne i posiadających dwie osie oraz rozwijających maksymalną prędkość konstrukcyjną od 6 do 25 km/h.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić przyznania homologacji typu EWG lub homologacji krajowej ciągnika z przyczyn odnoszących się do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej lub skrzyń ładunkowych, jeżeli spełniają one wymogi określone w Załączniku.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić rejestracji ciągnika ani zakazać jego sprzedaży, wprowadzenia do ruchu lub użytkowania z przyczyn odnoszących się do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej lub skrzyń ładunkowych, jeśli spełniają one wymogi określone w Załączniku.

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie nie mogą zakazać montowania skrzyń ładunkowych lub wymagać, aby ciągnik był wyposażony w jedną lub więcej takich skrzyń.

2. Państwa Członkowskie nie mogą zakazać przewozu na takich skrzyniach produktów, które zezwalają przewozić na przyczepach używanych do celów rolniczych lub leśnych; w granicach przewidzianych przez producenta dozwolone jest maksymalne obciążenie wynoszące przynajmniej 80 % ciężaru ciągnika gotowego do jazdy.

Artykuł 5

Zmiany niezbędne w celu dostosowania do postępu technicznego wymogów określonych w Załączniku przyjmuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy Rady w sprawie homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych.

([1]) Dz.U. 28 z 17.2.1967, str. 462/67.
([2]) Dz.U. 42 z 7.3.1967, str. 620/67.
([3]) Dz.U. L 84 z 28.3.1974, str. 10.

Artykuł 6

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

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 marca 1974 r.

W imieniu Rady
W. SCHEEL
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. **MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ KONSTRUKCYJNA**

1.1. Podczas badań do celów homologacji typu średnią prędkość mierzy się na torze prostym, który ciągnik pokonuje w obu kierunkach ze startu lotnego. Nawierzchnia testowa jest utwardzona, płaska i przynajmniej o długości 100 m; może mieć nachylenia nie większe niż 1,5 %.

1.2. Podczas badania ciągnik jest nieobciążony i gotowy do jazdy bez ciężarów balastowych lub specjalnego wyposażenia, ciśnienie w ogumieniu jest zgodne z określonym dla ruchu drogowego.

1.3. Do celów badania ciągnik jest wyposażony w nowe opony o największych wymiarach określonych dla tego ciągnika przez producenta.

1.4. W czasie badania stosowane jest przełożenie skrzyni biegów, na którym pojazd osiąga największą prędkość, a przepustnica jest całkowicie otwarta.

1.5. Biorąc pod uwagę różne nieuniknione błędy wynikające przede wszystkim z technik pomiaru oraz zwiększenia prędkości obrotowej silnika z częściowym obciążeniem, wynik przekraczający o 10 % wartość 25 km/h jest dopuszczalny przy badaniach do celów homologacji typu.

1.6. Aby władze właściwe dla homologacji typu ciągników mogły obliczyć ich maksymalną teoretyczną prędkość, producent określa jako wzór przełożenie skrzyni biegów rzeczywisty ruch do przodu kół napędowych odpowiadający jednemu całkowitemu obrotowi, oraz liczbę obrotów na minutę przy maksymalnej mocy wyjściowej i całkowicie otwartej przepustnicy oraz regulatorem prędkości obrotowej, jeżeli jest zamontowany, ustawionym zgodnie ze wskazaniami producenta.

2. **SKRZYNIE ŁADUNKOWE**

2.1. Środek ciężkości skrzyni znajduje się między osiami.

2.2. Wymiary skrzyni są takie, aby:

— długość nie przekraczała 1,4 raza rozstawu kół przednich lub tylnych ciągnika, w zależności od tego, który z nich jest większy,

— szerokość nie przekraczała maksymalnej całkowitej szerokości ciągnika bez wyposażenia.

2.3. Skrzynia jest położona symetrycznie w stosunku do wzdłużnej płaszczyzny symetrii ciągnika.

2.4. Wysokość skrzyni ładunkowej nad ziemią nie przekracza 150 cm.

2.5. Typ skrzyni i sposób jej montowania są takie, aby przy normalnym obciążeniu widoczność kierowcy była odpowiednia, a różne obowiązkowe urządzenia oświetleniowe i sygnalizacji świetlnej mogły właściwie funkcjonować.

2.6. Skrzynię ładunkową można zdejmować. Jest przymocowana do ciągnika w taki sposób, aby uniknąć ryzyka przypadkowego odczepienia.