REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2018/829 AL COMISIEI

din 15 februarie 2018

de modificare și de rectificare a Regulamentului delegat (UE) 2015/208 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculelor pentru omologarea vehiculelor agricole și forestiere

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere ([1]), în special articolul 17 alineatul (5) și articolul 49 alineatul (3),

întrucât:

(1) Regulamentele CEE-ONU care se aplică în mod obligatoriu, prevăzute în anexa I la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 al Comisiei ([2]), sunt actualizate în mod frecvent. În această privință, lista ar trebui completată cu o notă explicativă care să clarifice faptul că producătorii au permisiunea de a utiliza completările ulterioare ale seriilor aplicabile de amendamente ale regulamentelor CEE-ONU respective, chiar dacă acestea nu sunt publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Anumite erori de redactare din lista regulamentelor CEE-ONU prevăzute în anexa I la Regulamentul (UE) 2015/208 trebuie să fie corectate.

(3) Îmbunătățirile de ordin editorial aduse anexei IV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 și trimiterile precise la categoriile de vehicule cărora li se aplică anexa respectivă sunt necesare pentru buna punere în aplicare de către autoritățile naționale.

(4) Cerințele privind direcția prevăzute în anexa V la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 trebuie adaptate la progresul tehnic în conformitate cu standardul ISO 10998:2008 și cu cerințele stabilite în Regulamentul CEE-ONU nr. 79, care este inclus în lista prevăzută în anexa I la Regulamentul delegat (UE) 2015/208.

(5) Vehiculele agricole și forestiere moderne sunt expuse la semnale electromagnetice a căror frecvență nu depășește 2 000 MHz. Prin urmare, anexa XV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 ar trebui să fie modificată pentru a include intervalele de frecvență adecvate pentru încercări și pentru a fi aliniată la Regulamentul CEE-ONU nr. 10, care include astfel de cerințe de încercare și se aplică ca alternativă la cerințele prevăzute în anexa XV.

(6) Tehnicile agricole moderne necesită utilizarea de pneuri mai late pentru a evita compactarea solului, precum și utilizarea unor unelte mai mari. Prin urmare, cerințele privind dimensiunile și masele remorcilor stabilite în anexa XXI la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 trebuie adaptate în ceea ce privește lățimea vehiculului, în conformitate cu ceea ce este permis deja într-o serie de state membre.

(7) Adaptarea cerințelor privind dimensiunile implică necesitatea de a adapta unele dintre cerințele prevăzute în anexele la Regulamentul delegat (UE) 2015/208, și anume în anexa VII cu privire la câmpul vizual și la ștergătoarele de parbriz, în anexa XII privind instalația de iluminat, în anexa XIV privind exteriorul și accesoriile vehiculului, în anexa XXVI privind structurile de protecție spate, în anexa XXVII privind protecția laterală și în anexa XXVIII privind platformele de încărcare, deoarece dispozițiile acestora depind în mod direct de lățimea admisibilă a vehiculului.

(8) Se estimează că numărul accidentelor mortale poate fi redus în mod considerabil prin sporirea vizibilității vehiculelor agricole și forestiere, adaptând cerințele din anexa XII la Regulamentul (UE) 2015/208 pentru a impune utilizarea unor instalații de iluminat mai vizibile adecvate.

(9) Pentru a permite aplicarea corectă a cerințelor de încercare prevăzute în anexa XXXIV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208, este necesar să se actualizeze o formulă matematică specifică referitoare la astfel de încercări.

([1]) JO L 60, 2.3.2013, p. 1.

([2]) Regulamentul delegat (UE) 2015/208 al Comisiei din 8 decembrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului pentru omologarea vehiculelor agricole și forestiere (JO L 42, 17.2.2015, p. 1).

(10) Pentru a asigura garantarea siguranței rutiere în ceea ce privește remorcile și echipamentele remorcate interschimbabile care fac obiectul Regulamentului (UE) nr. 167/2013, cerințele pentru cuplaje mecanice din anexa XXXIV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 ar trebui adaptate pentru a permite utilizarea de cuplaje mecanice în 3 puncte și ar trebui introduse specificații îmbunătățite pentru cuplajele mecanice de pe vehiculele remorcate care tractează alte vehicule.

(11) Prin urmare, Regulamentul delegat (UE) 2015/208 ar trebui modificat și rectificat în consecință.

(12) Având în vedere că prezentul regulament conține o serie de rectificări ale Regulamentului delegat (UE) 2015/208, el ar trebui să intre în vigoare în regim de urgență,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse Regulamentului delegat (UE) 2015/208

Regulamentul delegat (UE) 2015/208 se modifică după cum urmează:

1. În capitolul IV se introduce articolul 40a cu următorul text:

„*Articolul 40a*

Dispoziții tranzitorii

(1) În pofida aplicării dispozițiilor prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul delegat (UE) 2018/829 al Comisiei (*), autoritățile naționale acordă în continuare, până la 31 decembrie 2018, omologări de tip tipurilor de vehicule agricole și forestiere sau tipurilor de sisteme, componente sau unități tehnice separate în conformitate cu prezentul regulament, în versiunea acestuia aplicabilă la data de 8 iunie 2018.

(2) În pofida aplicării dispozițiilor prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul delegat (UE) 2018/829, statele membre permit, de asemenea, până la 30 iunie 2019, introducerea pe piață sau punerea în funcțiune a vehiculelor agricole și forestiere, a sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate bazate pe un tip omologat în temeiul prezentului regulament, în versiunea acestuia aplicabilă la data de 8 iunie 2018.

(*) Regulamentul delegat (UE) 2018/829 al Comisiei din 15 februarie 2018 de modificare și de rectificare a Regulamentului delegat (UE) 2015/208 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculelor pentru omologarea vehiculelor agricole și forestiere (JO L 140, 6.6.2018, p. 8).”

2. Anexele I, V, VII, XII, XIV, XV, XXI, XXVI, XXVII, XXVIII și XXXIV se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

Articolul 2

Rectificări aduse Regulamentului delegat (UE) 2015/208

Anexele I, IV, XII și XXXIV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 se rectifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 15 februarie 2018.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I

Modificări aduse Regulamentului delegat (UE) 2015/208

Anexele I, V, VII, XII, XIV, XV, XXI, XXVI, XXVII, XXVIII și XXXIV la Regulamentul delegat (UE) 2015/208 se modifică după cum urmează:

1. Se adaugă următoarea notă după tabelul de la anexa I:

„Se aplică dispozițiile tranzitorii din regulamentele CEE-ONU menționate în prezentul tabel, cu excepția cazului în care prezentul regulament prevede date alternative specifice. Se acceptă, de asemenea, respectarea cerințelor în conformitate cu modificările ulterioare celor enumerate în prezentul tabel."

2. La anexa V, prima teză de la punctul 3.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„Efortul asupra dispozitivului de comandă necesar pentru a descrie în momentul bracării un cerc cu o rază de 12 m, începând de la poziția orientată în direcția înainte, nu trebuie să depășească 25 daN în cazul unui echipament de direcție intact."

3. În anexa VII, la punctul 2 se adaugă următoarea teză:

„Încercările și criteriile de acceptare prevăzute de standardul ISO 5721-2:2014 se aplică, de asemenea, tractoarelor care depășesc lățimea de 2,55 m."

4. Anexa XII se modifică după cum urmează:

(a) punctul 6.15.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.15.1. Prezență: obligatorie pe toate vehiculele cu lungimea mai mare de 4,6 m; opțională pe toate celelalte vehicule.";

(b) punctul 6.15.6 se înlocuiește cu următorul text:

„6.15.6. Orientare: Spre partea laterală. În cazul în care orientarea nu se schimbă, reflectorul se poate roti.";

(c) punctul 6.18.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.18.1. Prezență: obligatorie pe tractoarele cu lungimea mai mare de 4,6 m; obligatorie pe vehiculele din categoriile R3 și R4 cu lungimea mai mare de 4,6 m; opțională pe toate celelalte vehicule.";

(d) la punctul 6.18.4.3, ultimul alineat se înlocuiește cu următorul text:

„Totuși, în cazul vehiculelor cu o lungime de cel mult 6 m și pentru șasiurile-cabină, este suficientă prezența unei lămpi de gabarit laterale montate pe prima treime sau a unei lămpi de gabarit laterale montate pe ultima treime din lungimea vehiculului. Pentru tractoare, o lampă de gabarit laterală montată pe treimea din mijloc a lungimii vehiculului este, de asemenea, suficientă.";

(e) la punctul 6.18.4.3 se adaugă următorul paragraf:

„Lampa de gabarit laterală poate fi parte a suprafeței emițătoare de lumină comune cu catadioptrul lateral.";

(f) punctul 6.26.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.26.1. Prezență:

obligatorie pe vehiculele cu o lățime totală de peste 2,55 m;

opțională pe vehiculele cu o lățime totală de cel mult 2,55 m."

5. În anexa XIV, punctul 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1. Prezenta anexă nu se aplică acelor părți ale suprafeței exterioare care, atunci când vehiculul este încărcat, echipat cu pneurile cu cel mai mare diametru sau cu un set de șenile de cea mai mare dimensiune pe verticală, care nu sunt destinate protecției solului, pentru care este omologat, cu toate ușile, ferestrele și capacele de acces etc. în poziție închisă, se găsesc:".

6. Anexa XV se modifică după cum urmează:

(a) în partea 2, la punctul 3.4.2.1, numărul „1 000" se înlocuiește cu numărul „2 000", în ambele locuri în care apare;

(b) partea 5 se modifică după cum urmează:

(i) la punctul 1.2, ultimele trei teze se elimină;

(ii) la punctul 5.1.3, numărul „1 000” se înlocuiește cu numărul „2 000”;

(iii) la punctul 6.1, numărul „1 000” se înlocuiește cu numărul „2 000”;

(iv) punctul 6.1.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.1.1. Pentru a confirma faptul că vehiculul satisface cerințele prezentei părți, vehiculul trebuie să fie încercat la cel mult 14 frecvențe preselectate din gama respectivă, de exemplu: 27, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750, 900 și de la 1 000 la 2 000 MHz, în conformitate cu creșterea specificată în ISO 11451-1, a treia ediție, 2005 și în amendamentul 1:2008.”;

(v) la punctul 7.1.2, numărul „1 000” se înlocuiește cu numărul „2 000”;

(vi) la punctul 7.4, se adaugă următoarea teză:

„Vehiculul se expune radiațiilor electromagnetice în domeniul de frecvențe de 20-2 000 MHz în polarizare verticală.”;

(vii) punctul 7.4.2 se înlocuiește cu următorul text:

„7.4.2. Forma de undă a semnalului de încercare

Modulația semnalului de încercare trebuie să fie:

(a) modulația de amplitudine (AM), cu o modulație de 1 kHz și un grad de modulație de 80 % (m = 0,8 ± 0,04) în domeniul de frecvențe de 20-1 000 MHz (astfel cum sunt definite în figura 3 din prezenta parte); și

(b) modulația impulsurilor (PM), cu tonul = 577 μs și perioada = 4 600 μs, în domeniul de frecvențe de 1 000-2 000 MHz, astfel cum este specificat în standardul ISO 11451-1, a treia ediție, 2005 și în amendamentul 1:2008.”;

(viii) se introduce următorul punct 7.4.4:

„7.4.4. Timpul de expunere

Timpul de expunere pentru fiecare frecvență de încercare trebuie să fie suficient de mare pentru a permite vehiculului supus încercării să reacționeze în condiții normale. În orice caz, el nu trebuie să fie mai mic de două secunde.”

7. Anexa XXI se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1. Dimensiunile maxime ale oricărui vehicul din categoria T sau C sunt următoarele:

2.1.1. lungime: 12 m;

2.1.2. lățime: 2,55 m (fără a lua în calcul deformarea pereților pneurilor la punctul de contact cu solul);

Lățimea poate fi mărită până la 3,00 m dacă acest lucru este cauzat doar de montarea pneurilor, a șenilelor din cauciuc sau a configurațiilor cu pneuri jumelate, necesare pentru protecția solului, inclusiv a sistemelor antiîmproșcare, cu condiția ca lățimea structurii permanente a vehiculului să fie limitată la 2,55 m și ca vehiculul omologat să fie, de asemenea, echipat cu cel puțin un set de pneuri sau de șenile de cauciuc în așa fel încât lățimea sa să nu depășească 2,55 m.

2.1.3. înălțime: 4 m.”;

(b) se introduc următoarele puncte 2.3, 2.3.1, 2.3.2 și 2.3.3:

„2.3. Dimensiunile maxime ale oricărui vehicul din categoria R sunt următoarele:

2.3.1. lungime: 12 m;

2.3.2. lățime: 2,55 m (fără a lua în calcul deformarea pereților pneurilor la punctul de contact cu solul).

Lățimea poate fi mărită până la 3,00 m dacă acest lucru este cauzat doar de una dintre următoarele situații:

(a) utilizarea configurațiilor de pneuri pentru protecția solului, cu condiția ca vehiculul să poată fi, de asemenea, echipat cu cel puțin un set de pneuri astfel încât lățimea vehiculului să nu depășească 2,55 m. Structura vehiculului necesară pentru activități de transport nu poate să aibă o lățime de peste 2,55 m. În cazul în care vehiculul poate fi, de asemenea, echipat cu cel puțin un set de pneuri astfel încât lățimea sa să nu depășească 2,55 m, sistemele antiîmproșcare, dacă există, vor fi astfel încât lățimea vehiculului să fie de cel mult 2,55 m;

(b) prezența unor instrumente, necesare pentru funcționarea vehiculului și în conformitate cu dispozițiile Directivei de punere în aplicare 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*). Structura vehiculului necesară pentru activități de transport nu poate să aibă o lățime de peste 2,55 m;

2.3.3. înălțime: 4 m.

(*) Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (reformare) (JO L 157, 9.6.2006, p. 24).”

8. În anexa XXVI, punctul 2.4.2 se înlocuiește cu textul de mai jos:

„2.4.2. lățimea dispozitivului nu trebuie să depășească în niciun punct lățimea axei spate măsurată la punctele extreme ale roților, excluzând proeminențele pneurilor aproape de sol, nici să fie mai îngustă cu mai mult de 10 cm decât această axă în fiecare parte laterală. Dacă există mai multe axuri spate, lățimea care trebuie luată în considerare este cea a celei mai late axe dintre acestea. Lățimea dispozitivului nu trebuie să depășească în niciun caz 2,55 m.”

9. La punctul 2.1 din anexa XXVII, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Lățimea vehiculului cu dispozitivul montat nu depășește lățimea maximă de ansamblu a vehiculului sau 2,55 metri, reținându-se valoarea cea mai redusă. Partea principală a suprafeței sale exterioare nu trebuie să fie cu mai mult de 120 mm în interior față de planul cel mai exterior (lățimea maximă) al vehiculului.”

10. La punctul 2 din anexa XXVIII, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— lățimea nu depășește lățimea maximă totală a tractorului fără echipamente sau 2,55 m, reținându-se valoarea cea mai redusă.”

11. La anexa XXXIV, se inserează următorul punct:

„2.9. În cazul în care un vehicul remorcat tractează un alt vehicul remorcat, cuplajul mecanic al celui dintâi trebuie să fie conform cu cerințele privind cuplajele mecanice pentru tractoare.”

ANEXA II

Rectificări aduse Regulamentului delegat (UE) 2015/208

Anexele I, IV, XII și XXXIV la Regulamentul (UE) 2015/208 se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se corectează după cum urmează:

   (a) rândul de sub rândul cu Regulamentul nr. 5 se elimină;

   (b) rândul de sub rândul cu Regulamentul nr. 21 se elimină;

   (c) rândul de sub rândul cu Regulamentul nr. 75 se elimină.

2. Anexa IV se corectează după cum urmează:

   (a) punctele 1.1, 1.2 și 2 se elimină;

   (b) se adaugă următoarele puncte 2, 3 și 4:

   „2. Cerințele din standardul ISO 10998:2008, amendamentul 1 2014 se aplică direcției vehiculelor aparținând categoriilor Tb și Cb cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h, dar care nu depășește 60 km/h.

   3. Acționarea direcției tractoarelor din categoria Cb trebuie să fie în conformitate cu cerințele stabilite la punctul 3.9 din anexa XXXIII.

   4. Cerințele privind efortul de acționare a direcției pentru vehiculele menționate la punctul 1 trebuie să fie aceleași cu cerințele pentru vehiculele din categoria N2 prevăzute în secțiunea 6 din Regulamentul CEE-ONU nr. 79, astfel cum este menționat în anexa I.

   În cazul unui vehicul echipat cu un scaun de tip șa și cu ghidon, aceleași cerințe privind efortul de acționare a direcției se aplică la mijlocul suprafeței de prindere.”

3. Anexa XII se corectează după cum urmează:

   (a) la punctul 6.15.5, ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

   „Unghiul vertical de sub orizontală se poate reduce la 5° dacă înălțimea catadioptrului față de nivelul solului este mai mică de 750 mm.”;

   (b) în apendicele 3, titlul se înlocuiește cu următorul text:

   „Dimensiunile, aria minimă a suprafeței de reflexie, cerințele fotometrice și colorimetrice minime și identificarea și marcarea panourilor și benzilor de semnalizare pentru vehiculele cu lățimea de peste 2,55 m”.

4. Anexa XXXIV se corectează după cum urmează:

   (a) la punctul 3.4.1, formula pentru h2 se înlocuiește cu următoarea formulă:

   „$h_2 \leq ([(m_{la} - 0{,}2 \times m_t) \times 1 - (S \times c)]/(0{,}6 \times (m_{lt} - 0{,}2 \times m_t + S))]$”;

   (b) la punctul 8, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

   „(b) echipamente remorcate interschimbabile din categoria R1a sau R2a destinate în principal prelucrării materialelor în sensul articolului 3 alineatul (9) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013;”.