II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2016/1788

z dne 14. julija 2016

o spremembi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede seznama zahtev za EU-homologacijo vozil ter o spremembi in popravku delegiranih uredb Komisije (EU) št. 1322/2014, (EU) 2015/96, (EU) 2015/68 in (EU) 2015/208 v zvezi z zahtevami za konstrukcijo vozil in splošnimi zahtevami, zahtevami za okoljske značilnosti in zmogljivost pogonskega sistema, zahtevami za zavorne sisteme vozil ter zahtevami za funkcionalno varnost vozil

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. februarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru kmetijskih in gozdarskih vozil ([1]) in zlasti členov 17(5), 18(4), 19(6), 20(8), 27(6), 28(6), 49(3), 53(12), 60(1) ter členov 61 in 70 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Ker člen 27(3) Uredbe (EU) št. 167/2013 dovoljuje uporabo virtualne preskusne metode kot alternative fizičnim preskusom, ki jih opravijo imenovane tehnične službe, in glede na to, da take virtualne preskusne metode bistveno zmanjšajo breme za proizvajalce ter so posebej preproste za uporabo v zvezi s preverjanjem mer, bi bilo treba nadaljnje zahteve dodati na seznam zahtev, ki lahko veljajo za virtualno preskušanje, iz Priloge III k Delegirani uredbi Komisije (EU) št. 1322/2014 ([2]).

(2) Da bi se izboljšala točnost, bi bilo treba tehnične zahteve, povezane z merilnikom ravni hrupa, ki ga zazna voznik, iz Priloge XIII k Delegirani uredbi (EU) št. 1322/2014 posodobiti glede na tehnični napredek.

(3) Za zagotovitev doslednosti je treba v Prilogi XIV k Delegirani uredbi (EU) št. 1322/2014 določiti dodatne pogoje za EU-homologacijo sestavnega dela za sedež.

(4) Zaradi jasnosti in natančnosti bi bilo treba dodati nadaljnje zahteve za informacije, ki jih je treba vključiti v navodila za uporabo v skladu s Prilogo XXII k Delegirani uredbi (EU) št. 1322/2014, zlasti v zvezi z informacijami o bočni in navpični pritrditvi tritočkovnega veznega člena za cestni promet, za navodila in posebna opozorila o zmanjšanih merah varovalne naprave za priključne gredi tipa 3 in za časovne presledke mazanja.

(5) Vozila kategorije T ali C s hidrostatičnim pogonom, ki se upravljajo z desnim stopalom, in vozila kategorije C z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo manj kot 15 km/h iz Priloge XXIII k Delegirani uredbi (EU) št. 1322/2014 o krmilnih napravah bi bilo treba zaradi njihove tehnične zasnove izvzeti iz zahteve glede tega, da imajo stopalke za sklopko, zavoro in plin iste funkcije in so enako razporejene kot v motornem vozilu.

([1]) UL L 60, 2.3.2013, str. 1.

([2]) Delegirana uredba Komisije (EU) št. 1322/2014 z dne 19. septembra 2014 o dopolnitvi in spremembi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za konstrukcijo vozil ter splošnimi zahtevami za odobritev kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 364, 18.12.2014, str. 1).

(6) Da bi se izboljšala točnost, bi bilo treba zahteve za varen zagon motorja iz Priloge XXIII k Delegirani uredbi (EU) št. 1322/2014 izboljšati in prilagoditi posebnostim nekaterih zasnov vozil.

(7) Za zagotovitev skladnosti z Delegirano uredbo (EU) št. 1322/2014 bi bilo treba zahteve za krmilne naprave, povezane z navideznimi terminali iz Priloge X k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2015/208 ([1]) o zahtevah za sisteme informiranja voznika, prestaviti v Prilogo XXIII k Delegirani uredbi (EU) št. 1322/2014 o zahtevah za krmilne naprave.

(8) Zaradi doslednosti in poenostavitve bi bilo treba zahteve glede označevanja gibkih hidravličnih cevi iz Priloge XXIV k Delegirani uredbi (EU) št. 1322/2014 o varovanju pred drugimi mehanskimi nevarnostmi uskladiti s standardom ISO 17165-1:2007, ki ga trenutno uporabljajo proizvajalci cevi.

(9) Za zagotovitev doslednosti je treba v področje uporabe Priloge XXIX k Delegirani uredbi (EU) št. 1322/2014 o zaščiti pred nevarnimi snovmi vključiti vsak traktor, opremljen s kabino, vključno s traktorji, opremljenimi s kabinami kategorije 1, čeprav ne zagotavljajo nobene zaščite.

(10) Da bi se izraz „kabina“ razumel na enak način, bi morala biti njegova opredelitev vključena v Delegirano uredbo (EU) 2015/208. Opredelitev bi morala temeljiti na mednarodno priznanem standardu EN 15695-1:2009.

(11) Pri izračunu največje konstrukcijsko določene hitrosti traktorjev iz Priloge III k Delegirani uredbi (EU) 2015/208 bi bilo treba upoštevati najnovejši tehnični razvoj na področju krmiljenja motorja.

(12) Pogoji za izpolnitev zahtev ISO iz Priloge VII k Delegirani uredbi (EU) 2015/208 v zvezi z vidnim poljem in brisalniki vetrobranskega stekla ne vključujejo izrecno pogojev v zvezi z neposrednim in posrednim vidnim poljem. Pogoji v zvezi z neposrednim in posrednim vidnim poljem bi morali biti izrecno našteti v navedeni prilogi za zagotovitev, da so zahteve ISO izpolnjene enotno.

(13) Za vgradnjo svetil iz Priloge XII k Delegirani uredbi (EU) 2015/208 v hitre traktorje bi morale veljati nekatere strožje zahteve, da bi se povečala njihova varnost.

(14) Krmilni elementi, ki vozniku zagotavljajo haptične informacije, imajo izbočene robove. Da bi zaščitili osebe v vozilu in pri tem ohranili možnost zagotavljanja haptičnih informacij, je treba uvesti posebne zahteve za navedene naprave v Prilogi XIII k Delegirani uredbi (EU) 2015/208.

(15) V Prilogo XIV k Delegirani uredbi (EU) 2015/208 bi bilo treba uvesti posebne zahteve za zunanjost vozila in dodatno opremo za kmetijska in gozdarska vozila zaradi posebnega namena nekaterih zunanjih konfiguracij.

(16) Zahteve za ogrevanje in hlajenje kabine v Prilogi XVII k Delegirani uredbi (EU) 2015/208 bi morale biti skladne z zahtevami iz Priloge XXIX k Delegirani uredbi (EU) št. 1322/2014 glede ravni tlaka in pretoka zraka.

(17) Izboljšati je treba vidnost registrskih tablic iz Priloge XIX k Delegirani uredbi (EU) 2015/208.

(18) Nekatere zahteve za posode za gorivo iz Priloge XXV k Delegirani uredbi (EU) 2015/208 bi bilo treba prilagoditi najnovejšim tehničnim dognanjem iz Pravilnika Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) št. 34.

(19) Zaradi posebnih dimenzij traktorjev kategorije T2 je treba prilagoditi dolžino ploščadi, določeno v Prilogi XXVIII k Delegirani uredbi (EU) 2015/208.

(20) Zahteve za vlečne naprave iz Priloge XXIX k Delegirani uredbi (EU) 2015/208 je treba prilagoditi, da se upošteva najnovejši tehnični razvoj.

([1]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/208 z dne 8. decembra 2014 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za funkcionalno varnost vozil za homologacijo kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 42, 17.2.2015, str. 1).

(21) Potrebne so dodatne opredelitve pojmov v zvezi z gosenicami iz Priloge XXXIII k Delegirani uredbi (EU) 2015/208. Posodobiti je treba tudi številne obstoječe opredelitve, da se upošteva najnovejši tehnični razvoj.

(22) Za mehanske naprave za spenjanje iz Priloge XXXIV k Delegirani uredbi (EU) 2015/208 so potrebni dodatni pogoji in zahteve, da bi se zagotovila skladnost preskusov za vlečno vozilo (traktor) in vlečeno vozilo (traktor ali zamenljiva vlečena oprema). Številne pogoje in zahteve za mehanske naprave za spenjanje je treba prilagoditi, da bi se izognili uporabi istih pogojev v različnih razmerah.

(23) Nekatere pogoje in zahteve v zvezi z zaviranjem pri kmetijskih in gozdarskih vozilih iz Priloge I k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2015/68 ([1]) bi bilo treba prilagoditi najnovejšemu tehničnemu razvoju v zvezi z izdelavo in vgradnjo zavor.

(24) Preskuse zaviranja iz Priloge II k Delegirani uredbi (EU) 2015/68 bi bilo treba prilagoditi najnovejšemu tehničnemu razvoju v zvezi z obnašanjem vozila med zaviranjem in zavornim učinkom ter ustreznim zahtevam iz Pravilnika UN/ECE št. 13.

(25) Potrebne so dodatne opredelitve v zvezi z alternativnimi preskusi zaviranja, nekatere pogoje in zahteve v zvezi z alternativnimi preskusi zaviranja iz Priloge VII k Delegirani uredbi (EU) 2015/68 pa bi bilo treba pojasniti, da se v celoti uskladijo z zahtevami iz Pravilnika UN/ECE št. 13.

(26) Nekatere pogoje in zahteve v zvezi z zaviranjem pri kmetijskih in gozdarskih vozilih s hidrostatičnim pogonom iz Priloge IX k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2015/68 bi bilo treba prilagoditi najnovejšemu tehničnemu razvoju v zvezi z učinkom zavor, vgrajenih v taka vozila.

(27) Zahteve iz Priloge XII k Delegirani uredbi (EU) 2015/68 za elektronsko krmiljene zavorne sisteme pri nekaterih traktorjih bi bilo treba prilagoditi, da bi se v največji možni meri preprečile okvare in povečal zavorni učinek.

(28) Opredelitve pojmov v zvezi z emisijami onesnaževal iz motorja iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/96 ([2]) bi bilo treba uskladiti z ustreznimi opredelitvami, ki se uporabljajo za necestno mobilno mehanizacijo. Prav tako je treba v celoti uskladiti zahteve iz navedene uredbe v zvezi z necestno mobilno mehanizacijo z zahtevami iz Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 97/68/ES ([3]) ter s Pravilnikom UN/ECE št. 96.

(29) Zaradi izboljšanja berljivosti in jasnosti Delegirane uredbe (EU) št. 1322/2014, Delegirane uredbe (EU) 2015/96, Delegirane uredbe (EU) 2015/68 in Delegirane uredbe (EU) 2015/208 je treba popraviti nekatere redakcijske napake, neskladja in napačne sklice.

(30) Priloga I k Uredbi (EU) št. 167/2013 o zahtevah za EU-homologacijo vozil bi morala omogočati določitev zahtev za funkcionalno varnost za dodatne kategorije vozil, kjer je to potrebno.

(31) Uredbo (EU) št. 167/2013 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(32) Delegirano uredbo (EU) št. 1322/2014, Delegirano uredbo (EU) 2015/96, Delegirano uredbo (EU) 2015/68 in Delegirano uredbo (EU) 2015/208 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti in popraviti.

([1]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/68 z dne 15. oktobra 2014 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za zavorne sisteme vozil za homologacijo kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 17, 23.1.2015, str. 1).

([2]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/96 z dne 1. oktobra 2014 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za okoljske značilnosti in zmogljivost pogonskega sistema kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 16, 23.1.2015, str. 1).

([3]) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 97/68/ES z dne 16. decembra 1997 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti plinastim in trdnim onesnaževalom iz motorjev z notranjim zgorevanjem, namenjenih za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo (UL L 59, 27.2.1998, str. 1).

(33) Glede na to, da se Uredba (EU) št. 167/2013, Delegirana uredba (EU) št. 1322/2014, Delegirana uredba (EU) 2015/96, Delegirana uredba (EU) 2015/68 in Delegirana uredba (EU) 2015/208 že uporabljajo in da spremembe navedenih aktov vključujejo številne popravke, bi morala ta uredba začeti veljati čim prej –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (EU) št. 167/2013 o odobritvi in tržnem nadzoru kmetijskih in gozdarskih vozil

Priloga I k Uredbi (EU) št. 167/2013 se spremeni v skladu s Prilogo I k tej uredbi.

Člen 2

Spremembe Delegirane uredbe (EU) št. 1322/2014

Delegirana uredba (EU) št. 1322/2014 se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

Člen 3

Spremembe Delegirane uredbe (EU) 2015/96

Delegirana uredba (EU) 2015/96 se spremeni:

1. člen 2 se spremeni:

(a) prvi in uvodni stavek se nadomestita z naslednjim:

„V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz Priloge XXXIII k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2015/208 (*). Poleg tega se uporabljajo naslednje opredelitve:

(*) Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/208 z dne 8. decembra 2014 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za funkcionalno varnost vozil za homologacijo kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 42, 17.2.2015, str. 1).“

(b) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. ‚sistem za naknadno obdelavo emisij onesnaževal v izpušnih plinih‘ pomeni prehod izpušnih plinov skozi napravo ali sistem, katerega namen je kemično ali fizično spremeniti emisije onesnaževal, preden se izpustijo v ozračje, vključno s katalizatorji, lovilniki delcev ali drugimi sestavnimi deli, sistemi ali samostojnimi tehničnimi enotami za zmanjšanje ali obdelavo emisij plinastih in trdnih onesnaževal v izpušnih plinih motorja;“

(c) točki 4 in 5 se nadomestita z naslednjim:

„4. „naprava za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni sestavni del, sistem ali samostojno tehnično enoto, ki je del sistema za naknadno obdelavo emisij onesnaževal v izpušnih plinih;

5. „nadomestna naprava za uravnavanje onesnaževanja‘ pomeni sestavni del, sistem ali samostojno tehnično enoto, ki je namenjena za delno ali popolno nadomestitev sistema za naknadno obdelavo emisij onesnaževal v izpušnih plinih na vozilu, homologiranem v skladu z Uredbo (EU) št. 167/2013 in to uredbo;“

(d) točka 12 se nadomesti z naslednjim:

„12. ‚neto moč‘ pomeni moč motorja, doseženo na napravi za preskušanje na koncu ročične gredi ali enakovrednega dela pri ustrezni vrtilni frekvenci z dodatno opremo, navedeno v tabeli 1 Priloge 4 k Pravilniku UN/ECE št. 120 (spremembe 01) (*), in izmerjeno pri referenčnih atmosferskih pogojih.

(*) UL L 166, 30.6.2015, str. 170.“

2. člen 4 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Homologacijski organi lahko homologacijo glede zahtev za emisije onesnaževal v izpušnih plinih in raven hrupa zunaj vozila razširijo na različne variante in različice vozil ter tipe in družine motorjev pod pogojem, da so parametri variante in različice vozila, pogonskega sistema in sistema za uravnavanje onesnaževanja isti ali ostanejo znotraj vrednosti iz člena 19(3) in (4) Uredbe (EU) št. 167/2013.“

(b) v odstavku 3 se točki (a) in (b) nadomestita z naslednjim:

„(a) parametre tipa ali družine motorjev, kot je določeno v Prilogi II k Direktivi 97/68/ES in v točki 9.1 Priloge I k tej uredbi;

(b) sistem za naknadno obdelavo emisij onesnaževal v izpušnih plinih motorja, kot je opisano v točki 6.10 Priloge I k Direktivi 97/68/ES in v točki 9.1.10 Priloge I k tej uredbi ter v točki 3.3 Priloge II k tej uredbi;“

(c) v odstavku 4 se točke (d), (e) in (f) nadomestijo z naslednjim:

„(a) zahteve iz Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 120 (spremembe 01) ali Priloge V k Direktivi 97/68/ES, kar zadeva referenčna goriva;

(b) zahteve iz Dodatka 5 Priloge III k Direktivi 97/68/ES, kar zadeva naprave za uravnavanje onesnaževanja in nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja;

(c) zahteve iz Priloge III k Direktivi 97/68/ES, kar zadeva preskusno opremo.“

3. v členu 7 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Če proizvajalec želi, da se nadomestna homologacija prizna kot enakovredna homologaciji na podlagi te uredbe, poleg izpolnjevanja zahtev iz prvega odstavka zagotovi nediskriminatoren dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozila, kot je zahtevano v poglavju XV Uredbe (EU) št. 167/2013 in členu 8 Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 1322/2014 (*).

(*) Delegirana uredba Komisije (EU) št. 1322/2014 z dne 19. septembra 2014 o dopolnitvi in spremembi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za konstrukcijo vozil ter splošnimi zahtevami za odobritev kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 364, 18.12.2014, str. 1).“

4. člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Merjenje ravni hrupa zunaj vozila

1. Tehnične službe za namene homologacije v skladu s preskusnimi pogoji in metodami iz točke 1.3.1 Priloge III izmerijo raven hrupa zunaj vozila pri kmetijskih in gozdarskih vozilih kategorije T, ki so opremljena s pnevmatikami, in vozilih kategorije C, ki so opremljena s premikajočimi se goseničnimi trakovi.

2. Tehnične službe uporabljajo tudi preskusne pogoje in metode iz točke 1.3.2 Priloge III za mirujoča kmetijska in gozdarska vozila kategorij T in C, ki so opremljena z goseničnimi trakovi, ter zabeležijo rezultate v skladu z določbami točke 1.3.2.4 Priloge III.

3. Tehnične službe za namene homologacije v skladu s pogoji in metodami za preskus med mirovanjem iz točke 1.3.2 Priloge III izmerijo raven hrupa zunaj vozila pri kmetijskih in gozdarskih vozilih kategorije C, ki so opremljena z goseničnimi verigami.

4. Tehnične službe uporabljajo preskusne pogoje in metode iz točke 1.3.3 Priloge III za kmetijska in gozdarska vozila kategorije C, ki so opremljena z goseničnimi verigami, ter zabeležijo rezultate.“

5. člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

Zahteve za zmogljivost pogonskega sistema

V okviru ocenjevanja zmogljivosti pogonskega sistema kmetijskih in gozdarskih vozil se izvajajo meritve neto moči, navora motorja in specifične porabe goriva v skladu s Pravilnikom UN/ECE št. 120 (spremembe 01).“

6. v členu 11(4) se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Za namene homologacije se roki iz členov 9(3c), 9(3d) in 9(4a) Direktive 97/68/ES za kmetijska in gozdarska vozila kategorij T2, T4.1 in C2, kot so opredeljene v členu 4(3), (6) in (9) Uredbe (EU) št. 167/2013, ki so opremljena z motorji kategorij L do R, prestavijo za tri leta.“

7. člen 12 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 12

Postopki EU-homologacije

Ne glede na člen 11 nacionalni organi na zahtevo proizvajalca ne smejo zaradi razlogov, povezanih z emisijami vozil, zavrniti podelitve EU-homologacije ali nacionalne homologacije za novi tip vozila ali motorja ali prepovedati registracije, prodaje ali začetka uporabe novih vozil in prodaje ali uporabe novih motorjev, če so zadevna vozila ali motorji skladni z Uredbo (EU) št. 167/2013 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2015/504 (*).

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/504 z dne 11. marca 2015 o izvajanju Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za homologacijo in tržni nadzor kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 85, 28.3.2015, str. 1).“

8. v členu 14 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice z odstopanjem od člena 4(1) v zvezi z emisijami onesnaževal dovolijo dajanje na trg omejenega števila vozil, opremljenih z motorji, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 9 Direktive 97/68/ES, v okviru sistema prožnosti v skladu z določbami iz Priloge V k tej uredbi, in sicer na zahtevo proizvajalca in pod pogojem, da je homologacijski organ podelil ustrezno dovoljenje za začetek uporabe.“

9. priloge I do IV se spremenijo v skladu s Prilogo III k tej uredbi.

Člen 4

Spremembe Delegirane uredbe (EU) 2015/68

Delegirana uredba (EU) 2015/68 se spremeni:

1. člen 2 se spremeni:

(a) prvi in uvodni stavek se nadomestita z naslednjim:

„V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 2 ter prilog XII in XXXIII k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2015/208 (*). Poleg tega se uporabljajo naslednje opredelitve:

(*) Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/208 z dne 8. decembra 2014 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za funkcionalno varnost vozil za homologacijo kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 42, 17.2.2015, str. 1).“

(b) točka 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. ‚prenosni sistem' pomeni vse sestavne dele med upravljalnim elementom in zavorami, razen krmilnih, napajalnih in dodatnih vodov med traktorji in vlečenimi vozili, ki so funkcionalno povezani z mehanskimi, hidravličnimi, pnevmatskimi ali električnimi povezavami ali s kombinacijo teh povezav; če zavorna moč izvira iz vira energije ali k njej prispeva vir energije, ki je neodvisen od voznika, je zaloga energije v sistemu prav tako del prenosnega sistema;"

(c) točka 17 se črta;

(d) dodata se naslednji točki 37 in 38:

„37. ‚vir energije' pomeni napravo, ki zagotavlja potrebno energijo za aktiviranje zavor, neposredno ali posredno prek naprave za shranjevanje energije;

38. ‚naprava za shranjevanje energije' pomeni napravo, ki shranjuje energijo, ki jo zagotavlja vir energije, da uporabi ali sprosti zavore."

2. priloge I do V, VII, VIII, IX, XI, XII in XIII se spremenijo v skladu s Prilogo IV k tej uredbi.

Člen 5

Spremembe Delegirane uredbe (EU) 2015/208

Delegirana uredba (EU) 2015/208 se spremeni:

1. člen 2 se spremeni:

(a) točka 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. ‚običajne pnevmatike' pomenijo tip ali tipe pnevmatik, ki jih zagotovi proizvajalec na zadevnem tipu vozila in ki so navedene v opisnem listu, katerega predloga je določena v členu 2 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/504 (*);

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/504 z dne 11. marca 2015 o izvajanju Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za homologacijo in tržni nadzor kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 85, 28.3.2015, str. 1)."

(b) točka 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. ‚običajne gosenice' pomenijo tip ali tipe gosenic, ki jih zagotovi proizvajalec na zadevnem tipu vozila in ki so navedene v opisnem listu, katerega predloga je določena v členu 2 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504;"

(c) točka 12 se nadomesti z naslednjim:

„12. ‚obremenjeno vozilo' pomeni vozilo, obremenjeno do največje tehnično dovoljene mase;"

(d) doda se naslednja točka 13:

„13. ‚kabina' pomeni ohišje, ki upravljavca obdaja s fizično pregrado in preprečuje prost prehod zunanjega zraka v voznikov prostor."

2. v členu 5 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Metode merjenja in rezultati preskusov se predložijo homologacijskemu organu v obliki poročil o preskusih iz člena 9 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504."

3. priloge I, III, V, VII, X, XII do XV, XVII, XIX, XX, XXII, XXV do XXXI, XXXIII in XXXIV se spremenijo v skladu s Prilogo V k tej uredbi.

Člen 6

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 14. julija 2016

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA I

Priloga I k Uredbi (EU) št. 167/2013 se spremeni:

(1) v vrstico št. 6, v celico v stolpcu „Sklicevanje na regulatorni akt“, se vstavi naslednja kratica:

„RVFSR“;

(2) v vrstici št. 9 se vnos za kategorijo vozil T3a nadomesti z „X“;

(3) v vrstici št. 17 se vnos za kategorijo vozil T3b nadomesti z „X“;

(4) v vrstici št. 23 se vnosa za kategoriji vozil T3a in T3b nadomestita z „X“;

(5) v vrstici št. 30 se vnosa za kategoriji vozil Ca in Cb nadomestita z „X“.

(6) v vrstico št. 34, v celico za kategorijo vozil T3b, se vstavi naslednja črka:

„X“.

PRILOGA II

Priloge III, V, VIII, IX, X, XIII do XVIII, XXI do XXIV, XXVI in XXIX k Delegirani uredbi (EU) št. 1322/2014 se spremenijo:

(1) Priloga III se spremeni:

(a) v točki 5.2 se preglednica 1 nadomesti z naslednjim:

„*Preglednica 1*

Seznam zahtev, ki lahko veljajo za virtualno preskušanje

Sklic na delegirani akt	Priloga št.	Zahteve	Omejitve/pripombe
Uredba (EU) št. 1322/2014	IX	Večkratno ali prekinjeno prevračanje ozkokolotečnega traktorja z zaščitnim lokom, nameščenim pred vozniškim sedežem, pri bočni prevrnitvi	Oddelek B4
Uredba (EU) št. 1322/2014	XV	Zahteve za delovni prostor in dostop do vozniškega mesta	Samo zahteve glede mer in položaja
Uredba (EU) 2015/208	VII	Zahteve za vidno polje in brisalnike vetrobranskega stekla	Samo zahteve glede mer, položaja in vidnosti
Uredba (EU) 2015/208	IX	Zahteve za vzvratna ogledala	Samo zahteve glede mer, položaja in vidljivosti
Uredba (EU) 2015/208	XII	Zahteve za vgradnjo svetil	Samo zahteve glede mer, položaja in vidljivosti v točkah 5 in 6 (z izjemo kolorimetričnih ali fotometričnih zahtev)
Uredba (EU) 2015/208	XIII	Zahteve za zaščito oseb v vozilu, vključno z notranjo opremo, nasloni za glavo, varnostnimi pasovi in vrati vozila	Del 2 Samo zahteve glede mer, vključno z natančno obliko, in položaja
Uredba (EU) 2015/208	XIV	Zahteve za zunanjost vozila in dodatno opremo	Samo zahteve glede mer, vključno z natančno obliko, in položaja“

(b) točka 6.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.2 Postopek potrditve matematičnega modela

Matematični model se potrdi v primerjavi z dejanskimi preskusnimi pogoji. Za namen preverjanja rezultatov, dobljenih z matematičnim modelom, se izvede fizični preskus. Dokaže se primerljivost rezultatov preskusov. Za ta namen proizvajalci predložijo tehničnim službam korelacijsko poročilo z informacijami o matematičnem modelu in ujemanjem med rezultati, dobljenimi s takim modelom, ter rezultati, dobljenimi pri fizičnih preskusih v skladu s shemo iz točke 6.1. Poročilo o potrditvi, ki potrjuje skladnost matematičnega modela, pripravi proizvajalec ali tehnična služba in ga predloži homologacijskem organu. O vseh spremembah matematičnega modela ali programske opreme, zaradi katerih se lahko poročilo o potrditvi razveljavi, se obvesti homologacijski organ, ki lahko zahteva, da se opravi nov postopek potrditve. Shematski prikaz postopka potrditve je prikazan na sliki 1 v točki 7.“

(c) vstavita se naslednji točki 6.2.7 in 6.2.8:

„6.2.7 Postopek potrditve za virtualno preskušanje

Skladnost z zahtevami iz preglednice 1 iz točke 5.2 se lahko prikaže s postopki virtualnega preskušanja samo, če se ti izvedejo v skladu z matematičnim modelom, potrjenim v skladu z zahtevami iz točke 6.2.2. O uporabi in omejitvah modela se je treba dogovoriti s tehničnimi službami, odobriti pa jih mora homologacijski organ.

6.2.8 Poročilo o preskusu virtualnega preskušanja

Poročilo o preskusu rezultatov virtualnega preskušanja pripravi tehnična služba. Poročilo o preskusu mora biti skladno s korelacijskim poročilom in poročilom o potrditvi ter vključuje vsaj naslednje elemente: konstrukcijo virtualnega prototipa, vhodne podatke za simulacijo in rezultate simulacije, povezane s tehničnimi zahtevami."

(2) Priloga V se spremeni:

(a) vstavi se naslednja točka 4.4:

„4.4 Točka 4.1.2 se uporablja od 1. julija 2021.

Vendar so proizvajalci vozil kategorij R in S, ki ne uporabljajo diagnostičnega orodja oziroma fizične ali brezžične komunikacije z vgrajeno elektronsko krmilno enoto (ali enotami) za namene diagnostike ali reprogramiranja svojih vozil, izvzeti iz obveznosti iz točke 4.1.2."

(b) točka 6.2 se nadomesti z naslednjim:

„6.2 Vozila, sistemi, sestavni deli in samostojne tehnične enote iz točke 6.1 se navedejo na proizvajalčevi spletni strani z informacijami o popravilu in vzdrževanju.";

(c) v Dodatku 1 se točka 2.5 in točke 2.5.1 do 2.5.4 nadomestijo z naslednjim:

„2.5 Pri reprogramiranju in diagnostiki krmilnih enot za ponovno umerjanje po popravilu, namestitev programske opreme na nadomestno krmilno enoto motorja (ECU) ali za prekodiranje ali ponastavitev nadomestnih ali sestavnih delov mora biti mogoče uporabiti nelastniško strojno opremo.

2.5.1 Reprogramiranje in diagnostika (komunikacijski vmesnik PC-VCI) se izvajata v skladu s standardom ISO 22900-2, SAE J2534 ali TMC RP1210 od 1. julija 2021;

vendar se prvi odstavek za naslednje proizvajalce uporablja od 1. julija 2023:

(a) proizvajalce vozil kategorij R in S;

(b) proizvajalce vozil kategorij T in C, katerih obseg proizvodnje je manjši od omejitev, določenih v točki 6.1. te priloge;

(c) proizvajalce sistemov, sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot, katerih obseg proizvodnje je manjši od omejitev, določenih v točki 6.1. te priloge.

2.5.2 Uporabijo se lahko tudi eternet, serijski kabel ali vmesnik lokalnega omrežja (LAN) ter drugi mediji, kot so zgoščenka (CD), digitalni večstranski disk (DVD) ali polprevodniška pomnilniška naprava, vendar le, če za to ni potrebna lastniška komunikacijska programska (npr. gonilniki ali vtičniki) in strojna oprema. Za potrjevanje združljivosti aplikacij, specifičnih za proizvajalca, in komunikacijskih vmesnikov vozila (VCI), skladnih s standardom ISO 22900-2, SAE J2534 ali TMC RP1210, proizvajalec ponudi bodisi vrednotenje neodvisno razvitih VCI bodisi informacije ter da na voljo morebitno posebno strojno opremo, ki jo proizvajalec VCI potrebuje za samostojno izvedbo takega vrednotenja. Pogoji iz člena 55 Uredbe (EU) št. 167/2013 se uporabljajo za pristojbine za tako vrednotenje ali informacije in strojno opremo.

2.5.3 Soobstoj programske opreme proizvajalcev vozil se zagotavlja od 1. julija 2021;

vendar se prvi odstavek za naslednje proizvajalce uporablja od 1. julija 2023:

(a) proizvajalce vozil kategorij R in S;

(b) proizvajalce vozil kategorij T in C, katerih obseg proizvodnje je manjši od omejitev, določenih v točki 6.1. te priloge;

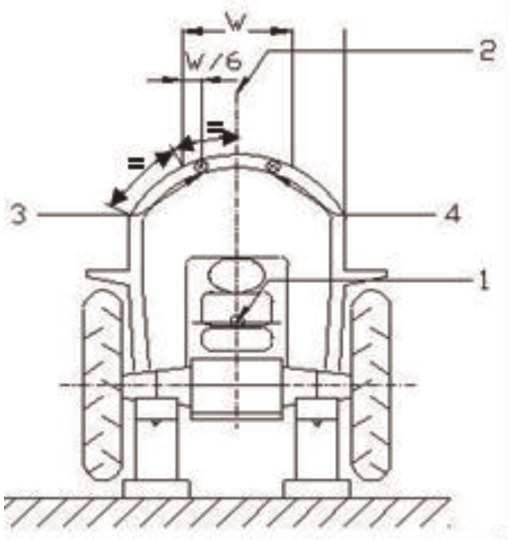
(c) proizvajalce sistemov, sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot, katerih obseg proizvodnje je manjši od omejitev, določenih v točki 6.1. te priloge.

2.5.4 Za zagotovitev komunikacije med vozilom in diagnostičnimi orodji se uporabljajo naslednji standardi za fizične diagnostične konektorje med VCI in vozilom: SAE J1939-13, ISO 11783-2, ISO 15031-3 in ISO 13400-4.“;

(3) v Prilogi VIII se slika 4.3.b nadomesti za naslednjim:

„*Slika 4.3.b*

ROPS z dvema stebroma



LEGENDA

1 – Indeksna točka sedeža (SIP)

2 – SIP, vzdolžna srednja ravnina

3 – Točka druge vzdolžne obremenitve, spredaj ali zadaj

4 – Točka vzdolžne obremenitve, zadaj ali spredaj“;

(4) v oddelku B1 Priloge IX se točka 3.1.4.3.3 nadomesti z naslednjim:

„3.1.4.3.3 Računalniški program (BASIC) za ugotavljanje večkratnega ali prekinjenega prevračanja ozkokolotečnega traktorja s spredaj nameščeno konstrukcijo za zaščito pri prevrnitvi je opisan v oddelku B4 skupaj s primeri 6.1 do 6.11.“;

(5) v oddelku B2 Priloge X se točka 4.2.1.6 nadomesti z naslednjim:

„4.2.1.6 Dodatni udarni preskusi

Če se med udarnim preskusom pojavijo lomi ali razpoke, ki jih ni mogoče zanemariti, se takoj po udarnih preskusih, med katerimi so nastali ti lomi ali razpoke, opravi drug podoben preskus z višino pada:

$$H' = (H \times 10^{-1})(12 + 4a)(1 + 2a)^{-1}$$

pri čemer je ‚a‘ razmerje med trajno deformacijo (Dp) in elastično deformacijo (De):

$$a = Dp/De$$

izmerjeno na točki udara. Dodatna trajna deformacija, ki nastane po drugem udaru, ne sme presegati 30 % trajne deformacije, nastale ob prvem udaru.

Da bi lahko izvedli dodatni preskus, je treba elastično deformacijo izmeriti pri vseh udarnih preskusih.“

(6) Priloga XIII se spremeni:

(a) točka 1.3 se nadomesti z naslednjim:

„1.3 Merilna naprava

Uporabi se natančen in kakovosten merilnik ravni zvoka, ki izpolnjuje zahteve standarda Mednarodne elektrotehniške komisije IEC 61672-1:2013 Elektroakustika - fonometri - 1. del: Specifikacije. Meritve se opravijo z omrežjem frekvenčnega vrednotenja v skladu s krivuljo A in ob uporabi počasnega odziva, kot je opisan v publikaciji IEC.“

(b) vstavijo se naslednje točke 1.3.1, 1.3.2 in 1.3.3:

„1.3.1 Oprema se umerja pogosto in po možnosti pred vsakim merjenjem.

1.3.2 Ustrezen tehnični opis merilne naprave se navede v poročilu o preskusu.

1.3.3 Pri spremenljivih rezultatih je treba vzeti povprečje najvišjih vrednosti.“;

(c) v točki 2.2.1 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Membrana mikrofona mora biti obrnjena naprej, središče mikrofona pa mora biti 790 mm nad referenčno točko sedeža (S), opisano v Dodatku 8 k Prilogi XIV, in 150 mm pred njo. Izogibati se je treba pretiranemu tresenju mikrofona.“

(d) v točki 3.2.1 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Membrana mikrofona mora biti obrnjena naprej, središče mikrofona pa mora biti 790 mm nad referenčno točko sedeža (S), opisano v Dodatku 8 k Prilogi XIV, in 150 mm pred njo. Izogibati se je treba pretiranemu tresenju mikrofona.“

(7) Priloga XIV se spremeni:

(a) v preglednici v točki 1.14. se prva vrstica nadomesti z naslednjim:

„razred I	traktorji z maso v neobremenjenem stanju do 3 600 kg;“

(b) v točki 2.6.2 se prva alinea nadomesti z naslednjim:

„— za meritve dolžin: ± 0,5 %,“;

(c) točka 3.5.3.2.7 se nadomesti z naslednjim:

„3.5.3.2.7 Meritve na mestu pritrdišča sedeža in na sedežu morajo biti opravljene med istim preskusom.

Za merjenje in zapisovanje tresljajev je treba uporabiti merilnik pospeška, ojačevalnik merilnega signala in magnetni zapisovalnik, elektronski sistem za pridobivanje podatkov ali pa merilnik tresljajev z neposrednim odčitavanjem. Za navedene instrumente se uporabljajo specifikacije, določene v točkah 3.5.3.3.2 do 3.5.3.3.6.“

(d) točka 3.5.3.3.4 se nadomesti z naslednjim:

„3.5.3.3.4 Magnetni zapisovalnik ali elektronski sistem za pridobivanje podatkov

Če se uporablja magnetni zapisovalnik ali elektronski sistem za pridobivanje podatkov, njegova napaka predvajanja ne sme presegati ± 3,5 % v frekvenčnem območju 1–80 Hz, vključno s spremembo hitrosti traku pri predvajanju za analizo.“

(e) doda se nov oddelek 4:

„4. **Dodatni pogoji za EU-homologacijo sedeža kot sestavnega dela**

Da se sedežu kot sestavnemu delu podeli EU-homologacija, mora poleg zahtev iz oddelkov 2 in 3 izpolnjevati tudi naslednje pogoje:

(a) območje nastavitve sedeža glede na maso voznika sega od najmanj 50 kg do 120 kg,

(b) sprememba kota nagiba, merjena pri preskusu bočne stabilnosti, ne presega 5°;

(c) nobena od obeh vrednosti iz točke 3.5.3.3.7.2 ne presega 1,25 m/s^2;

(d) razmerje, navedeno v točkah 3.5.7.4 in 3.5.7.5, ne presega vrednosti 2.“;

(f) opomba (2) v Dodatku 5 se nadomesti z naslednjim:

„(2) Vzvratni nagib površine vgrajene sedežne blazine mora biti od 3° do 12° glede na vodoravno ravnino, merjen z obremenitveno napravo v skladu z Dodatkom 8. Izbira kota naklona v tem razredu je odvisna od položaja pri sedenju.“;

(g) v Dodatku 8 se doda naslednja točka 2.1:

„2.1 Nastavitev sedeža

Za namene Priloge XV se referenčna točka sedeža (S) pridobi v skrajnem zadnjem vzdolžnem položaju sedeža in na sredini razpona nastavitve po višini. Sedeže, ki so vzmeteni, ne glede na to, ali jih je mogoče prilagoditi glede na težo voznika, je treba nastaviti na sredino giba vzmetenja sedeža.“

(8) Priloga XV se spremeni:

(a) v preglednici v točki 4.2 se tretja vrstica nadomesti z naslednjim:

„prosta višina:	najmanj 125 mm,“

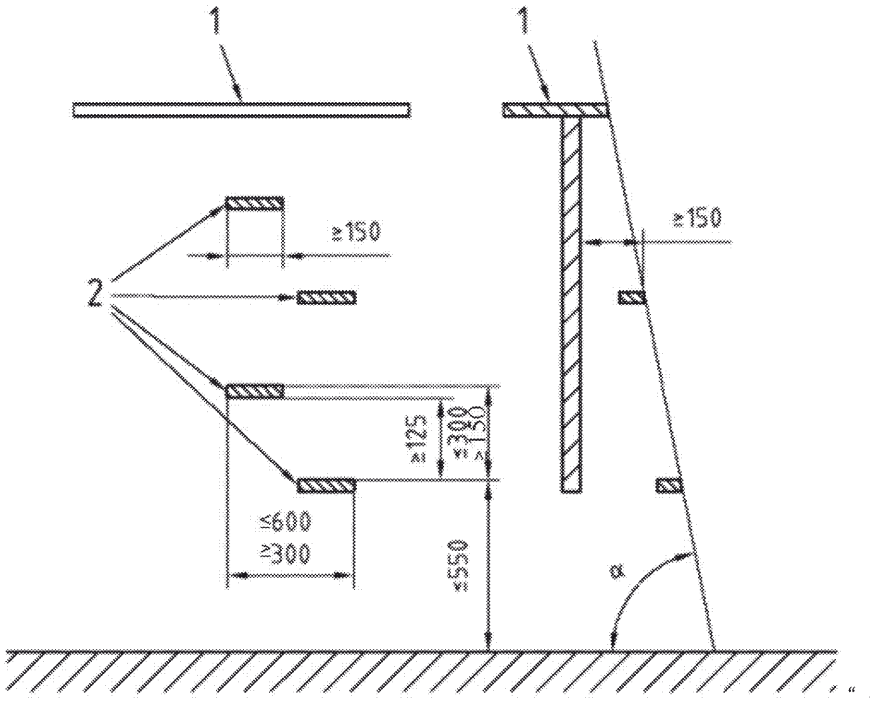
(b) v točki 4.2.1 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Navpična in vodoravna razdalja med zaporednimi koraki ne smeta biti manjši od 150 mm; vendar pa je dovoljeno odstopanje 20 mm med stopnjami.“

(c) v Dodatku 1 se slika 6 nadomesti z naslednjo:

„Slika 6

(Vir: EN ISO 4254-1 št. 4.7)



“

(9) v Prilogi XVI se preglednica 1 v točki 1 spremeni:

(a) druga vrstica se nadomesti z naslednjim:

„ISO 500-1:2014(*)	X	–	$X_{1)}$	$X_{1)}$	$X_{1)}$	X“

(b) opomba (***) se črta;

(10) v Prilogi XVII se točka 2.6 nadomesti z naslednjim:

„2.6 Naslednje naprave za pritrditev se trdno pritrdijo bodisi na pritrdilno mesto na traktorju bodisi na varovalno napravo:

(a) naprave za pritrditev sestavnih delov, ki jih je mogoče hitro sprostiti;

(b) sestavni deli varovalnih naprav, ki jih je mogoče odpreti brez uporabe orodij.“;

(11) v Prilogi XVIII se točka 3.4 nadomesti z naslednjim:

„3.4 Rezultat preskusa

Pogoj za sprejemljivost

Trajna deformacija katerega koli sestavnega dela sistema in območja pritrdišč je sprejemljiva v okviru delovanja sil iz točk 3.1 in 3.2. Vendar ne sme priti do okvare, ki bi omogočila sprostitev sistema varnostnega pasu, sklopa sedeža ali mehanizma za zaskočitev sedeža.

Delovanje nastavitvenega mehanizma sedeža in naprave za zaskočitev po preskusni obremenitvi ni potrebno.“

(12) v Prilogi XXI se točka 2.2 nadomesti z naslednjim:

„2.2 Deli izpušne cevi, ki se jih upravljavec lahko dotakne med običajnim delovanjem traktorja, kakor je opisano v točki 6.1 Priloge XVII, morajo biti zaščiteni z ločevanjem, varovali ali mrežami, da se prepreči nenamerni stik z vročimi površinami.“;

(13) Priloga XXII se spremeni:

(a) v točki 2 se točka (ag) nadomesti z naslednjim:

„(ag) informacijami o legi mest mazanja, varnem postopku mazanja in časovnih presledkih mazanja (dnevno/mesečno/letno)“;

(b) v točki 3 se točka (g) nadomesti z naslednjim:

„(g) informacije o največji dvižni zmogljivosti tritočkovnega priključnega drogovja ter informacije o namestitvi tritočkovnega priključnega drogovja bočno in navpično za cestno vožnjo;“;

(c) v točki 3 se točka (l) nadomesti z naslednjim:

„(l) informacije o uporabi delovnih pripomočkov s pogonskimi gredmi za dvig in o tem, da je tehnično možen naklon gredi odvisen od oblike in velikosti glavnega ščitnika in varnega območja, vključno z navodili in posebnimi opozorili, ki se nanašajo na:

(i) priklapljanje in odklapljanje priključnih gredi,

(ii) uporabo orodij ali strojev, priklopljenih na zadnjo priključno gred,

(iii) po potrebi uporabo priključne gredi tipa 3 z zmanjšanimi merami ter posledice in tveganja pri zmanjšanih merah zaščitnega okrova;“;

(14) Priloga XXIII se spremeni:

(a) v točki 1.2. se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Krmilne naprave morajo izpolnjevati ustrezne veljavne zahteve, ki so določene v točkah 1.2.1 do 1.2.4 in se nanašajo na vgradnjo, lego, delovanje in prepoznavanje krmilnih naprav.“

(b) v točki 1.2.3 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Da se voznik ne bi zmedel, imajo pedali za sklopko, zavoro in plin iste funkcije in so enako razporejeni kot v motornem vozilu, razen pri

(a) vozilih, opremljenih s sedežem v obliki sedla in krmilom, ki morajo izpolnjevati zahteve standarda EN 15997:2011 za krmiljenje plina in ročno krmiljenje sklopke,

(b) vozilih kategorije T ali C, pri katerih je za premikanje potreben stalen pritisk na desni pedal (npr. vozila s pedalom za plin in brezstopenjskim menjalnikom ali vozila z dvema pedaloma za premikanje naprej in premikanje nazaj ter hidrostatičnim prenosom moči),

(c) vozilih kategorije C, pri katerih je največja konstrukcijsko določena hitrost manjša od 15 km/h in ki so opremljena z ročnimi vzvodi za diferencialno krmiljenje“;

(c) točka 2.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.1 Simboli za opredelitev krmilnih naprav ustrezajo zahtevam iz oddelka 1 Priloge XXVI.“;

(d) točka 3.1.1 se nadomesti z naslednjim:

„3.1.1 Pri vozilih s hidrostatičnim prenosom moči ali prenosom s hidrostatičnim sestavnim delom se zahteva iz točke 3.1, da motorja ni mogoče zagnati, razen če je pedal za sklopko pritisnjen, razlaga v smislu, da motorja ni mogoče zagnati, razen če je ročica menjalnika v nevtralnem položaju ali če je v sistemu za prenos moči ni tlaka“;

(e) točka 3.2 se nadomesti z naslednjim:

„3.2 Če lahko upravljavec, ki stoji na tleh (npr. ob strani traktorja), zažene motor in hkrati upošteva zahteve za varen zagon motorja v skladu s točko 3.1, se mora za zagon motorja aktivirati dodatna krmilna naprava.“;

(f) vstavi se naslednja točka 3.3:

„3.3 Priključne sponke zaganjalnika morajo biti zaščitene, da se prepreči premik njegovega elektromagneta s preprostimi orodji (npr. izvijačem).“;

(g) točka 7.3 se nadomesti z naslednjim:

„7.3 Priključne gredi je vedno mogoče izklopiti z vozniškega mesta. Ta zahteva se uporablja tudi za povezane zunanje krmilne naprave priključne gredi, če so nameščene. Krmilna naprava za izklop je vedno prednostna krmilna naprava.“

(h) točka 7.4 se nadomesti z naslednjim:

„7.4 Dodatne zahteve za zunanje krmilne naprave za priključno gred, če so nameščene;“

(i) doda se naslednja točka 12:

„12. **Virtualni terminali**

Krmilne naprave, povezane z virtualnimi terminali, izpolnjujejo zahteve iz Priloge B k standardu ISO 15077:2008.“

(15) Priloga XXIV se spremeni:

(a) točka 1.3 se nadomesti z naslednjim:

„1.3 Gibke hidravlične cevi morajo biti jasno prepoznavne in neizbrisno označene v skladu z zahtevami iz odstavka 13 standarda ISO 17165-1:2007.“;

(b) točka 4.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.2 Mesta mazanja so na vozilu jasno označena s simboli, slikovnimi znaki, piktogrami ali barvnimi oznakami, njihova lokacija in napotki zanje so navedeni v navodilih za uporabo.“;

(16) Priloga XXVI se spremeni:

(a) oddelek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. **Hidravlični priključki**

Hidravlični ventili in spojke na hidravličnih ventilih na zadnji, sprednji ali bočni strani traktorja ter smer pretoka in način delovanja se označijo z barvnimi oznakami in/ali številkami, ki se navedejo na vzdržljivih nalepkah, odpornih proti olju, gorivu, obrabi in kemikalijam, kot so gnojila; njihova lokacija, označevanje in napotki zanje so navedeni v navodilih za uporabo."

(b) oddelek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. **Dodatni opozorilni signali v zvezi z zaviranjem**

Traktorji morajo imeti optične opozorilne signale v zvezi z okvarami in napakami zavor v skladu s točkami od 2.2.1.29.1.1 do 2.2.1.29.2.1 Priloge I k Delegirani uredbi Komisije (EU) 2015/68 (*).

(*) Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/68 z dne 15. oktobra 2014 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za zavorne sisteme vozil za homologacijo kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 17, 23.1.2015, str. 1)."

(17) v Prilogi XXIX se oddelek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. **Zahteve za kabino**

2.1 Vozila kategorij T in C, ki imajo nameščeno kabino, morajo biti v skladu s standardom EN 15695-1:2009.

2.2 Vozila kategorij T in C, za katere proizvajalec navede, da zagotavljajo zaščito pred nevarnimi snovmi, imajo nameščeno kabino ravni 2, 3 ali 4 v skladu z opredelitvijo in zahtevami iz standarda EN 15695-1:2009 (npr. vozilo, ki zagotavlja zaščito pred fitofarmacevtskimi sredstvi, katerih hlapi lahko za upravljavca pomenijo zdravstveno tveganje, mora imeti nameščeno kabino ravni 4)."

PRILOGA III

Priloge I do IV k Delegirani uredbi (EU) 2015/96 se spremenijo:

(1) Priloga I se spremeni:

(a) točki 2.2 in 2.3 se nadomestita z naslednjim:

„2.2 Vlogi za homologacijo se priloži opisna mapa v skladu s členoma 2 in 6 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504.

2.3 Tehnični službi, ki izvaja homologacijske preskuse, se predloži motor, skladen z značilnostmi tipa motorja ali osnovnega motorja, opisanimi v prilogah I in II k Direktivi 97/68/ES.“

(b) v oddelku 4 se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Opisni listi za homologacijo so v skladu s členom 2 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504.“

(c) oddelek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. **Skladnost proizvodnje**

Poleg določb iz člena 28 Uredbe (EU) št. 167/2013, člena 7 Delegirane uredbe (EU) 1322/2014 in Priloge IV k Delegirani uredbi (EU) 1322/2014 se skladnost proizvodnje motorjev preveri v skladu z določbami iz oddelka 5 Priloge I k Direktivi 97/68/ES.“

(d) oddelek 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. **Nadzor trga**

Ob upoštevanju člena 7 Uredbe (EU) št. 167/2013 se nadzor trga izvaja v skladu s členi 4, 6 in 10 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504 in prilogami III, V in IX k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(e) Dodatek se spremeni:

(i) v oddelku 1 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) oznako EU-homologacije v skladu s členom 5 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504.“

(ii) točka 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Natančna lokacija oznak motorja se navede v opisnem listu v skladu s členom 2 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504.“

(2) Priloga II se spremeni:

(a) točki 2.1.2 in 2.1.3 se nadomestita z naslednjim:

„2.1.2 Vlogi se priloži opisni list, ki mora biti v skladu s členom 2 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504.

2.1.3 Proizvajalec tehnični službi, ki izvaja homologacijske preskuse, predloži motor za kmetijsko in gozdarsko vozilo, skladen z značilnostmi tipa motorja ali osnovnega motorja, predpisanimi v Prilogi I k tej uredbi in Prilogi II k Direktivi 97/68/ES.“

(b) točka 2.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.2 Vlogi se priložita opisni list, ki mora biti v skladu s členom 2 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504, in izvod certifikata o EU-homologaciji za motor ali družino motorjev ter, če je primerno, za sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote, ki so vgrajeni v tip kmetijskega in gozdarskega vozila.“

(c) točki 3.2.1 in 3.2.2 se nadomestita z naslednjim:

„3.2.1 podtlak v sesalni cevi ne presega najvišjega dovoljenega podtlaka v sesalni cevi, ki je določen za homologiran motor;

3.2.2 protitlak v izpušnem sistemu ne presega najvišjega dovoljenega protitlaka v izpušnem sistemu, ki je določen za homologiran motor;“

(d) vstavi se naslednja točka 3.2.3:

„3.2.3 posebni pogoji za namestitev motorja v vozilo v skladu s certifikatom o homologaciji motorja.“

(e) oddelek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. **Homologacija**

Za tip kmetijskega in gozdarskega vozila, ki je opremljeno z motorjem, za katerega je izdan certifikat o EU-homologaciji v skladu s Prilogo I k tej uredbi ali certifikat o enakovredni homologaciji v skladu s Prilogo IV k tej uredbi, se izda certifikat o EU-homologaciji v skladu s Prilogo V k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(3) Priloga III se spremeni:

(a) točka 1.3.1.1 se nadomesti z naslednjim:

„1.3.1.1 Enakomerna hitrost, preden se vozilo približa črti AA', je enaka trem četrtinam največje konstrukcijsko določene hitrosti (vmax), kot jo je navedel proizvajalec, ki se lahko doseže v najvišji prestavi, ki se uporablja za vožnjo po cesti.“

(b) v točki 1.3.1.2.3 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Če ta rezultat za vsaj 1 dB(A) presega najvišjo dovoljeno raven hrupa za kategorijo kmetijskega in gozdarskega vozila, ki se preskuša, se opravita še dve meritvi.“

(c) v prvem odstavku točke 1.3.2.4 se drugi in tretji stavek nadomestita z naslednjim:

„Število vrtljajev motorja se zabeleži v skladu z določbami iz člena 9. Zabeleži se tudi stanje obremenitve kmetijskega in gozdarskega vozila.“

(d) točka 1.3.3 se nadomesti z naslednjim:

„1.3.3 Določbe za merjenje hrupa zunaj vozila za premikajoča se vozila kategorije C z goseničnimi verigami

Pri premikajočih se kmetijskih in gozdarskih vozilih kategorije C z goseničnimi verigami se hrup izmeri tako, da se vozila, ki so neobremenjena in pripravljena za vožnjo, premikajo z enakomerno hitrostjo 5 km/h (+/– 0,5 km/h) po sloju vlažnega peska, kot je določeno v odstavku 5.3.2 standarda ISO 6395:2008, pri čemer motor deluje z nazivno vrtilno frekvenco. Mikrofon se postavi v skladu z določbami iz točke 1.3.1. Izmerjena raven hrupa se zabeleži v poročilu o preskusu.“

(4) Priloga IV se nadomesti z naslednjim:

„*PRILOGA IV*

Priznavanje nadomestnih homologacij

Naslednje homologacije in, kjer je primerno, homologacijske oznake se priznavajo kot enakovredne homologaciji v skladu s to uredbo:

1. za kategorije motorjev H, I, J in K (stopnja IIIA), navedene v členu 9(3a) in (3b) Direktive 97/68/ES,

1.1 homologacije v skladu s točkami 3.1, 3.2 in 3.3 Priloge XII k Direktivi 97/68/ES;

1.2 homologacije stopnje IIIA v skladu z Direktivo 97/68/ES;

2. za kategorije motorjev L, M, N in P (stopnja IIIB), navedene v členu 9(3c) Direktive 97/68/ES,

2.1 homologacije v skladu s točkami 4.1, 4.2 in 4.3 Priloge XII k Direktivi 97/68/ES;

2.2 homologacije stopnje IIIB v skladu z Direktivo 97/68/ES;

3. za kategorije motorjev Q in R (stopnja IV), navedene v členu 9(3d) Direktive 97/68/ES,

3.1. homologacije v skladu s točkama 5.1 in 5.2 Priloge XII k Direktivi 97/68/ES;

3.2 homologacije stopnje IV v skladu z Direktivo 97/68/ES;

3.3 homologacije v skladu s spremembami 04 Pravilnika UN/ECE št. 96 za razpone moči Q in R iz odstavka 5.2.1 navedenega pravilnika.“

PRILOGA IV

Priloge od I do V, VII, VIII, IX, XI, XII in XIII k Delegirani uredbi (EU) 2015/68 se spremenijo:

(1) Priloga I se spremeni:

(a) točke 1.3, 1.4 in 1.5 se črtajo;

(b) točka 2.1.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.1.1 Sestavni deli in deli zavor“

(c) točki 2.1.1.1 in 2.1.1.2 se nadomestita z naslednjim:

„2.1.1.1 Sestavni deli in deli zavor morajo biti zasnovani, izdelani in vgrajeni tako, da vozilo, ne glede na tresljaje, ki jim je lahko izpostavljeno, pri normalni uporabi izpolnjuje zahteve iz te priloge.

2.1.1.2 Sestavni deli in deli zavor morajo biti zasnovani, izdelani in vgrajeni zlasti tako, da so odporni proti koroziji in staranju, ki so jima izpostavljeni.“

(d) točka 2.1.1.4 se nadomesti z naslednjim:

„2.1.1.4 Prepovedano je vgrajevati kakršne koli nastavljive ventile, s katerimi bi lahko uporabnik vozila spremenil učinkovitost zavornega sistema tako, da med uporabo ne bi več izpolnjeval zahtev iz te uredbe. Dovoljeni so le nastavljivi ventili, ki jih lahko upravlja samo proizvajalec z uporabo posebnih orodij ali namestitvijo neuničljive plombe, pod pogojem, da uporabnik vozila ne more spremeniti nastavitev tega ventila ali da lahko organi pregona zlahka prepoznajo kakršne koli spremembe, ki jih izvede uporabnik.“

(e) točke 2.1.1.5.1, 2.1.1.5.2 in 2.1.1.5.3 se nadomestijo z naslednjim:

„2.1.1.5.1 Če vozil kategorije Ra z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki ne presega 30 km/h, in vozil kategorije Sa iz tehničnih razlogov ni mogoče opremiti s samodejnim regulatorjem zavorne sile glede na obremenitev osi, se lahko opremijo z napravo, ki ima vsaj tri različne nastavitve za upravljanje zavornih sil.

2.1.1.5.2 V posebnem primeru, ko zasnova vlečenega vozila kategorije Ra z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki ne presega 30 km/h, in vozila kategorije Sa omogoča uporabo samo dveh različnih stanj obremenitve „neobremenjeno“ in „obremenjeno“, ima lahko vozilo samo dve različni nastavitvi za upravljanje zavornih sil.

2.1.1.5.3 Vozila kategorije S, ki nimajo nobene druge obremenitve razen koristnega tovora v obliki potrošnega materiala, ki znaša največ 10 % vsote tehnično dovoljenih mas na os.“

(f) točka 2.1.2.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.1.2.3 Parkirna zavora

Parkirna zavora omogoča, da vozilo ostane na mestu na klancu navzgor ali navzdol tudi takrat, ko voznika ni v vozilu, pri čemer delujoče dele zavornega sistema blokira samo mehanska naprava. Vozniku mora biti omogočeno takšno zaviranje z njegovega sedeža, pri čemer za vlečena vozila veljajo zahteve iz točke 2.2.2.10.

Delovni zavorni sistem (pnevmatski ali hidravlični) vlečenega vozila in parkirna zavora traktorja se lahko upravljata sočasno, pod pogojem, da lahko voznik kadar koli preveri, ali je učinek parkirne zavore skupine vozil, ki se doseže s samo mehanskim delovanjem parkirne zavore traktorja, zadosten.“

(g) v prvem odstavku točke 2.1.5.1.3 se črta prvi stavek;

(h) točka 2.1.8.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.1.8.1.2 v zavornem sistemu, ki vključuje napravo, ki uravnava zračni tlak v prenosnem sistemu zavore, kot je določena v točki 6.2 Dodatka I k Prilogi II, in sicer v tlačnem vodu pred in za to napravo, na najbližjem dostopnem mestu. Če se ta naprava upravlja pnevmatsko, je za simulacijo obremenitve potreben dodatni priključek za preverjanje. Če takšna naprava ni vgrajena, se mora zagotoviti en priključek za preverjanje tlaka, ki je enakovreden priključku, nameščenemu za to napravo in navedenemu v točki 2.1.5.1 te Priloge. Ti priključki za preverjanje morajo biti nameščeni na mestu, ki je zlahka dostopno s tal ali iz vozila.“

(i) v točki 2.2.1.1 se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Za traktorje kategorije Tb: če je aktivirana funkcija diferencialnega zaviranja, hitrost vožnje ne sme preseči 40 km/h, pri hitrostih nad 40 km/h pa se mora funkcija diferencialnega zaviranja onemogočiti. Skladnost s tema zahtevama mora biti zagotovljena samodejno.“

(j) točka 2.2.1.2.6.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.1.2.6.1 Če se delovni zavorni sistem aktivira s fizično močjo voznika ob pomoči vira energije ali ene ali več zalog energije, mora v primerih, ko energije iz tega vira ali zalog ni mogoče izkoristiti, zagotoviti učinek pomožne zavore fizična moč voznika ob pomoči zalog energije, če katere od njih okvara ni prizadela, pri čemer sila, s katero deluje na upravljalni element, ne sme presegati predpisanih zgornjih mej.“

(k) točka 2.2.1.6.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.1.6.1 Zmogljivost hidravličnih vodov in sklopov gibkih cevi v primeru vozil z eno zavirano osjo in samodejnim vklopom pogona za vse druge osi med zaviranjem

Hidravlični vodi hidravličnega prenosnega sistema morajo prenesti porušitveni tlak, ki je najmanj štirikrat večji od največjega običajnega delovnega tlaka (T), kot ga je določil proizvajalec vozila. Sklopi gibkih cevi morajo ustrezati standardom ISO 1402:2009, 6605:2002 in 7751:1997+A1:2011.“

(l) v točki 2.2.1.7 se črta drugi stavek.

(m) v prvem odstavku točke 2.2.1.10 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Obrabo delovnih zavor mora biti mogoče izravnati s sistemom ročnega ali samodejnega nastavljanja.“

(n) v prvem odstavku točke 2.2.1.10.1 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Naprave za samodejno izravnavo obrabe, če so vgrajene, morajo po segretju in ohladitvi omogočati prosti tek, kot je določeno v točki 2.3.4 Priloge II, po preskusu tipa I iz točke 2.3 navedene priloge.“

(o) v točki 2.2.1.11.1 se doda naslednji drugi odstavek:

„Pri hidravličnih zavornih sistemih, kjer je tip tekočine, ki se uporablja za hidravlični prenos, enak kot pri tekočini, ki se uporablja v drugih napravah vozila v skupni posodi, je dovoljeno tudi zaznavanje pravilne ravni tekočine z napravo, ki zahteva odprto posodo.“

(p) v točki 2.2.1.11.2 se doda naslednji drugi odstavek:

„Pri hidravličnih zavornih sistemih, kjer je tip tekočine, ki se uporablja za hidravlični prenos, enak kot pri tekočini, ki se uporablja v drugih napravah vozila v skupni posodi, je dovoljeno tudi zaznavanje padca tlaka v hidravličnem prenosnem sistemu do določene vrednosti, ki jo je navedel proizvajalec.“

(q) v točki 2.2.1.11.3 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Simbol mora biti nameščen največ 100 mm od nalivnih odprtin posod s tekočino v skladu z zahtevami, določenimi v členu 24 Delegirane uredbe (EU) 2015/208.“

(r) točka 2.2.1.13 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.1.13 Traktorji kategorije Tb z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo nad 60 km/h

Brez poseganja v zahteve iz točke 2.1.2.3, mora biti tam, kjer je uporaba pomožnega vira energije nujna za delovanje zavornega sistema, zaloga energije takšna, da zagotavlja zadostni zavorni učinek za ustavitev vozila pod predpisanimi pogoji, če se motor ustavi ali pride do okvare pogona vira energije. Poleg tega, če voznikovo fizično moč pri upravljanju parkirne zavore poveča kakšen drug vir, mora biti v primeru okvare tega vira aktiviranje parkirne zavore vseeno zagotovljeno, po potrebi z zalogo energije, neodvisno od tiste, ki običajno zagotavlja takšno pomoč. Ta zaloga energije je lahko tista, ki je namenjena za delovni zavorni sistem.“

(s) točka 2.2.1.17.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.1.17.3 V primeru okvare enega od krmilnih vodov, ki povezujejo dve vozili, opremljeni v skladu s točko 2.1.4.1.2 te priloge, mora krmilni vod, na katerega okvara ni vplivala, samodejno zagotoviti zavorni učinek, ki je za vlečeno vozilo predpisan v točki 3.2.1 Priloge II.“

(t) točka 2.2.1.18.6 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.1.18.6 V primeru okvare (npr. pretrganja ali puščanja) v krmilnem vodu mora tlak v dodatnem vodu v naslednjih dveh sekundah po polnem aktiviranju upravljalnega elementa delovne zavore pasti na 1 000 kPa. Poleg tega se mora v dodatnem vodu znova vzpostaviti tlak, ko se upravljalni element delovne zavore popusti (glej tudi točko 2.2.2.15.2).“

(u) v točki 2.2.1.18.9 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Traktorji, ki vlečejo vozila kategorije R ali S in ki lahko izpolnjujejo zahteve glede zavornega učinka delovnega zavornega sistema, parkirne zavore ali samodejnega zavornega sistema samo s pomočjo energije, shranjene v napravi za shranjevanje hidravlične energije, morajo biti opremljeni s priključkom iz standarda ISO 7638:2003, da lahko prikažejo nizko raven shranjene energije v vlečenem vozilu, ki jo prejme slednje, kot je določeno v točki 2.2.2.15.1.1, z ločenim opozorilnim signalom prek pola 5 električnega priključka v skladu s standardom ISO 7638:2003 iz točke 2.2.1.29.2.2. (glej tudi točko 2.2.2.15.1).“

(v) točka 2.2.1.20 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.1.20 Če je skladnost s točko 3.1.3.4 Priloge II mogoče zagotoviti samo z izpolnjevanjem pogojev iz točke 3.1.3.4.1.1 Priloge II,“

(w) točka 2.2.1.25.1 se črta;

(x) točka 2.2.1.26.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.1.26.1.2 V primeru električne okvare v upravljalnem elementu ali pretrganja napeljave v električnem prenosu krmiljenja zunaj elektronskih krmilnih enot, razen oskrbe z energijo, mora še vedno biti mogoče aktivirati parkirno zavoro z voznikovega sedeža, pri čemer mora biti mogoče obremenjeno vozilo zadržati na mestu na 8-odstotnem klancu navzgor ali navzdol.“

(y) točka 2.2.1.26.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.1.26.3 Za razliko od zahtev glede učinka parkirne zavore iz točk 2.2.1.26.1.2 in 2.2.1.26.2.1.2 so dovoljene tudi alternativne zahteve, določene v točkah 2.2.1.26.3.1 in 2.2.1.26.3.2.

2.2.1.26.3.1 Samodejno aktiviranje parkirne zavore je dovoljeno, ko vozilo miruje, pod pogojem, da se doseže učinek iz točk 2.2.1.26.1.2 in 2.2.1.26.2.1.2 in da parkirna zavora, ko je enkrat uporabljena, ostane aktivirana ne glede na stanje stikala za vžig (zagon). V tem primeru se parkirna zavora samodejno popusti takoj, ko začne voznik premikati vozilo.

2.2.1.26.3.2 Uporaba parkirne zavore z voznikovega sedeža s pomožnim upravljalnim elementom, pri čemer mora biti mogoče obremenjeno vozilo zadržati na mestu na 8-odstotnem klancu navzgor ali navzdol. V tem primeru morajo biti izpolnjene tudi zahteve iz točke 2.2.1.26.7.“

(z) v točki 2.2.1.26.5 se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Če na aktiviranje parkirne zavore običajno opozarja ločen opozorilni signal, ki izpolnjuje vse zahteve iz točke 2.2.1.29.4, se mora ta signal uporabiti zaradi izpolnjevanja zahteve za rdeči signal, določene v prvem in drugem odstavku te točke.“

(aa) točki 2.2.1.29.1.1 in 2.2.1.29.1.2 se nadomestita z naslednjim:

„2.2.1.29.1.1 rdeč opozorilni signal v skladu z zahtevami, določenimi v Prilogi XXVI Delegirane uredbe (EU) št. 1322/2014, ki opozarja na okvare v zavorni opremi vozila, kot je določeno v drugih točkah te priloge ter v prilogah V, VII, IX in XIII, ki predpisujejo doseganje predpisanega učinka delovne zavore ali delovanje vsaj enega od dveh neodvisnih delovnih zavornih tokokrogov;

2.2.1.29.1.2 kjer pride v poštev, rumen opozorilni signal v skladu z zahtevami iz člena 29 Delegirane uredbe (EU) št. 1322/2014, ki opozarja na električno zaznano napako v zavorni opremi vozila, na katero ne opozarja opozorilni signal iz točke 2.2.1.29.1.1.“

(bb) v točki 2.2.1.29.2 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Traktorji, ki so opremljeni z električnim krmilnim vodom in/ali lahko vlečejo vozilo, opremljeno z električnim prenosom krmiljenja, morajo biti zmožni zagotoviti ločen opozorilni signal v skladu z zahtevami iz člena 29 Delegirane uredbe (EU) št. 1322/2014, ki opozarja na napako v električnem prenosu krmiljenja zavorne opreme vlečenega vozila.“

(cc) v točki 2.2.1.29.2.1 se tretji stavek nadomesti z naslednjim:

„Namesto uporabe opozorilnega signala iz točke 2.2.1.29.1.1 te priloge in spremljajočega opozorilnega signala, navedenega v tej točki, se lahko v traktorju zagotovi ločen rdeč opozorilni signal v skladu z zahtevami iz člena 29 Delegirane uredbe (EU) št. 1322/2014, ki opozarja na takšno napako v zavorni opremi vlečenega vozila.“

(dd) v točki 2.2.2.1 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Za vozila kategorij R1a in S1a ni nujno, da so opremljena z delovnim zavornim sistemom. Za vozila kategorij R1b in S1b, pri katerih vsota tehnično dovoljenih mas na os ne presega 750 kg, ni nujno, da so opremljena z delovnim zavornim sistemom.“

(ee) v točki 2.2.2.2 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Vozila kategorij R1b in S1b, pri katerih vsota tehnično dovoljenih mas na os presega 750 kg, ter R2 morajo biti opremljena z delovnim zavornim sistemom povezanega, polpovezanega ali vztrajnostnega (naletnega) tipa.“

(ff) točka 2.2.2.3.1.3 se črta;

(gg) v odstavku 2.2.2.15.1.1 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Če tlak v napravah za shranjevanje hidravlične energije pade pod tlak, ki ga je navedel proizvajalec vozila v opisni mapi in pri katerem predpisani zavorni učinki niso zagotovljeni, mora biti ta nizki tlak vozniku prikazan z ločenim opozorilnim signalom iz točke 2.2.1.29.2.2 prek pola 5 električnega priključka, ki ustreza standardu ISO 7638:2003.“

(hh) v točki 2.2.2.18 se prvi stavek drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„Navedena vozila morajo imeti neizbrisno oznako v skladu z zahtevami iz člena 24 Delegirane uredbe (EU) 2015/208, da se označi delovanje zavornega sistema, ko je priključek iz standarda ISO 7638:2003 priklopljen in odklopljen.“

(2) Priloga II se spremeni:

(a) točka 1.2 se nadomesti z naslednjim:

„1.2 ‚krivulja izkoristka oprijema‘ pomeni značilno krivuljo razmerja zavorne sile brez kotalnega upora in normalno reakcijo površine ceste na dano os pri zaviranju glede na stopnjo zaviranja vozila.“

(b) v točki 2.1.4.2 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Obnašanje vozil kategorij Tb, R2b, R3b, R4b in S2b na cesti, na kateri je oprijem zmanjšan, mora izpolnjevati ustrezne zahteve iz Dodatka 1 te priloge ali, če je vozilo opremljeno s sistemom ABS, zahteve iz Priloge XI.“

(c) točka 2.2.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.2.2 Za preverjanje izpolnjevanja zahtev iz točke 2.2.1.2.4 Priloge I se izvede preskus tipa 0 z odklopljenim motorjem in pri začetni hitrosti 30 km/h.

Ob uporabi upravljalnega elementa parkirne zavore, povprečni polni pojemek in pojemek, tik preden se vozilo ustavi, ne smeta biti manjša od 1,5 m/s^2. Enaka zahteva velja v primeru pomožnega upravljalnega elementa iz točke 2.2.1.2.4 Priloge I.

Preskus je treba izvajati z obremenjenim vozilom. Sila, ki deluje na upravljalni element zavore, ne sme presegati določenih vrednosti.“

(d) v točki 2.3.1.4 se doda naslednji stavek:

„Kot alternativa je dovoljena tudi izvedba preskusa z odklopljenim motorjem, če je ustrezno, med uporabo zavor.“

(e) točka 2.3.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.2.1 Delovni zavorni sistem vozil kategorij R1, R2, S1, R3a, R4a in S2a ter vozil kategorij R3b in S2b, pri katerih vsota tehnično dovoljenih mas na os ne presega 10 000 kg, se preskusijo tako, da je pri obremenjenem vozilu zavorna energija enaka energiji, ki je bila zabeležena v istem časovnem obdobju, ko se je preskušano obremenjeno vozilo premikalo s stalno hitrostjo 40 km/h na razdalji 1,7 km po 7-odstotnem klancu navzdol.

Lahko pa se šteje, da je ta zahteva izpolnjena za vozila kategorij R3a, R4a, S2a ter za vozila kategorij R3b in S2b, pri katerih vsota tehnično dovoljenih mas na os ne presega 10 000 kg, če so ta vozila opravila preskus tipa III v skladu s točko 2.5.“

(f) točka 2.3.4.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.4.2 potrjeno je, da se lahko preostali zavorni navor šteje za sprejemljivega, če asimptotične temperature ne presegajo povečanja temperature bobna/koluta za 80 °C, kadar vozilo vozi z nespremenjeno hitrostjo v = 60 km/h ali največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo vlečenega vozila, kar je manj, in s popuščenimi zavorami.“

(g) točka 2.5.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.5.3 R3b in S2b, kjer vsota tehnično dovoljenih mas na os ne presega 10 000 kg.“

(h) točka 3.1.1.2 se spremeni:

(i) prvi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„V primeru traktorja, ki lahko vleče nezavirano vozilo kategorije R ali S, je treba zahtevani najmanjši učinek skupine vozil, kot je predpisan v točki 3.1.1.2.1, doseči, ko je nezavirano vlečeno vozilo priključeno na traktor in obremenjeno do največje mase, ki jo določi proizvajalec traktorja.“

(ii) zadnji stavek tretjega odstavka se nadomesti z naslednjim:

„$P_{M + R}$ = skupna masa (vsota mase P_M in navedene mase nezaviranega vlečenega vozila P_R);“

(i) v drugemu odstavku točke 3.1.3.3 se doda naslednja alinea:

„– Med ohlajanjem se parkirna zavora ne sme ponovno nastaviti ročno.“

(j) v točki 3.1.3.3 se doda naslednji četrti odstavek:

„Statični preskus segrete parkirne zavore se lahko izpusti, če parkirna zavora deluje izključno na zavorne površine, ki se ne uporabljajo med zaviranjem z delovno zavoro.“

(k) v točki 3.1.3.4 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Če te zahteve ni mogoče izpolniti zaradi fizičnih omejitev (npr. omejen oprijem med pnevmatiko in cesto, zaradi česar traktor ne more ustvariti zadostnih zavornih sil, ali v primeru, ko samo mehanski učinek parkirne zavore traktorja, kot je opisano v točki 3.1.3.1, ne zadostuje za zadržanje na mestu skupine vozil), se šteje, da je ta zahteva izpolnjena, če je izpolnjena alternativna zahteva iz točke 3.1.3.4.1 te priloge v povezavi s točko 2.2.1.20 Priloge I.“

(l) točke 3.1.3.4.1, 3.1.3.4.1.1 in 3.1.3.4.1.2 se nadomestijo z naslednjim:

„3.1.3.4.1 Zahteve iz točke 3.1.3.4 se štejejo za izpolnjene, če so pri vlečenem vozilu z delovno zavoro izpolnjeni pogoji iz točke 3.1.3.4.1.1 ali če so pri nezaviranem ali vztrajnostno zaviranem vlečenem vozilu izpolnjeni pogoji iz točke 3.1.3.4.1.2.

3.1.3.4.1.1 Tudi če motor traktorja ne deluje, skupina vozil z največjo dovoljeno maso ostane na mestu na predpisanem naklonu, ko voznik z aktiviranjem enega samega upravljalnega elementa s svojega sedeža uporabi parkirno zavoro traktorja in delovni zavorni sistem vlečenega vozila ali samo parkirno zavoro traktorja.

3.1.3.4.1.2 Parkirna zavora traktorja lahko zadrži na mestu traktor, na katerega je priključeno nezavirano ali vztrajnostno zavirano vlečeno vozilo, z maso, ki je enaka največji „skupni masi P_{M+R}“, navedeni v poročilu o preskusu. Ta masa se določi na naslednji način:

(a) pri nezaviranem vlečenem vozilu: P_{M+R} = skupna masa (vsota mase P_M in navedene mase nezaviranega vlečenega vozila P_R) v skladu s točko 3.1.1.2;

(b) pri vztrajnostno zaviranem vlečenem vozilu: P_{M+R} = skupna masa (vsota mase P_M in navedene mase vztrajnostno zaviranega vlečenega vozila, kot jo je določil proizvajalec).

P_M = masa traktorja (vključno z dodatnimi utežmi ali podporno obremenitvijo ali obojim, če pride v poštev).“

(m) v točki 3.2.1.3 se peti odstavek nadomesti z naslednjim:

„Preskusna hitrost je 60 km/h ali največja konstrukcijsko določena hitrost vlečenega vozila, kar je manj."

(n) točka 3.2.3 se nadomesti z naslednjim:

„3.2.3 Samodejni zavorni sistem

Učinek samodejnega zaviranja v primeru okvare iz točk 2.2.1.17.1 in 2.2.1.18.5 Priloge I pri preskušanju obremenjenega vozila od hitrosti 40 km/h ali 0,8 vmax (kar je manj) ne sme biti manjši od 13,5 % največje statične obremenitve koles. Blokiranje koles je dovoljeno pri stopnjah učinka nad 13,5 %."

(o) Dodatek 1 se spremeni:

(i) točka 1.1.3 se nadomesti z naslednjim:

„1.1.3 Vozila kategorij iz točk 1.1.1 in 1.1.2, ki so opremljena s protiblokirnim zavornim sistemom kategorije 1 ali 2 (traktorji) in kategorije A ali B (vlečena vozila) in ki izpolnjujejo ustrezne zahteve iz Priloge XI, morajo izpolnjevati tudi ustrezne zahteve iz tega dodatka z naslednjimi izjemami ali pogoji:"

(ii) vstavita se naslednji točki 1.1.5 in 1.1.6:

„1.1.5 Zahteve iz tega dodatka se uporabljajo za zavorno opremo s pnevmatikami z največjim premerom, ki ga je proizvajalec predvidel za ta tip vozila.

1.1.6 Skladnost z zahtevami glede izkoristka oprijema in zahtevami glede združljivosti v zvezi z diagrami 1, 2 in 3 iz tega dodatka, se dokaže z izračunom."

(iii) oddelek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. **Zahteve za traktorje kategorije T**

„3.1 Dvoosni traktorji

3.1.1 Za vrednosti k med 0,2 in 0,8:

$$z \geq 0{,}10 + 0{,}85\ (k - 0{,}20)$$

Določbe iz te točke ne vplivajo na zahteve iz Priloge II v zvezi z zavornim učinkom. Če pa se pri preskušanju na podlagi določb iz te točke dosežejo zavorni učinki, ki so večji od učinkov, predpisanih v Prilogi II, veljajo določbe v zvezi s krivuljami izkoristka oprijema na območjih diagrama 1, določenih s premicama k = 0,8 in z = 0,8.

3.1.2 Za vse stopnje zaviranja med 0,15 in 0,30:

3.1.2.1 Krivulje izkoristka oprijema za vsako os ležijo med dvema vzporednicama k črti idealnega izkoristka oprijema, ki se izračuna z enačbo k = z +/– 0,08, kot je prikazano na diagramu 1, pri čemer krivulja izkoristka oprijema za zadnjo os za stopnje zaviranja z > 0,3 ustreza neenačbi:

$$z \geq 0{,}3 + 0{,}74\ (k - 0{,}38).$$

3.1.3 Za traktorje, ki lahko vlečejo vozila kategorij R3b, R4b in S2b, ki so opremljena s pnevmatskimi zavornimi sistemi:

3.1.3.1 Pri preskusu z odklopljenim virom energije, blokiranim napajalnim vodom, zbiralnikom s prostornino 0,5 litra, povezanim s pnevmatskim krmilnim vodom, ter sistemom pod vklopnim in odklopnim tlakom mora biti tlak pri polni uporabi upravljalnega elementa zavor med 650 in 850 kPa na vlečnih glavah napajalnega voda in pnevmatskega krmilnega voda, ne glede na stanje obremenitve vozila.

3.1.3.2 Za vozila z električnim krmilnim vodom mora polna uporaba upravljalnega elementa delovnega zavornega sistema zagotoviti digitalno vrednost, ki ustreza tlaku med 650 in 850 kPa (glej standard ISO 11992:2003, vključno s standardom ISO 11992-2:2003 in njegovimi spremembami 1:2007).

3.1.3.3 Te vrednosti morajo biti na traktorju dokazljivo prisotne, ko nima priključenega vlečenega vozila. Območja združljivosti na diagramih iz točk 3.1.6, 4.1 in 4.2 ne smejo presegati 750 kPa in/ali ustrezne digitalne vrednosti (glej standard ISO 11992:2003, vključno s standardom ISO 11992-2:2003 in njegovimi spremembami 1:2007).

3.1.3.4 Zagotoviti je treba, da je na spojni glavi napajalnega voda tlak vsaj 700 kPa, ko je sistem pod vklopnim tlakom. Ta tlak mora biti prikazan brez uporabe delovnih zavor.

3.1.4 Za traktorje, ki lahko vlečejo vozila kategorij R3b, R4b in S2b, ki so opremljena s hidravličnimi zavornimi sistemi:

3.1.4.1 Pri preskusu z virom energije pri vrtilni frekvenci prostega teka in pri 2/3 največje vrtilne frekvence motorja je krmilni vod simulatorja vlečenega vozila (točka 3.6 Priloge III) priključen na hidravlični krmilni vod. Pri polni uporabi upravljalnega elementa zavor mora tlak biti med 11 500 in 15 000 kPa v hidravličnem krmilnem vodu ter med 1 500 in 3 500 kPa v dodatnem vodu, ne glede na stanje obremenitve vozila.

3.1.4.2 Te vrednosti morajo biti na traktorju dokazljivo prisotne, ko nima priključenega vlečenega vozila. Območja združljivosti na diagramih iz točk 3.1.6, 4.1 in 4.2 ne smejo presegati 13 300 kPa.

3.1.5 Preverjanje zahtev iz točk 3.1.1 in 3.1.2

3.1.5.1 Za preverjanje zahtev iz točk 3.1.1 in 3.1.2 proizvajalec predloži krivulji izkoristka oprijema za sprednjo in zadnjo os, ki se izračunata z naslednjima formulama:

$$f1 = \frac{T1}{N1} = \frac{T1}{F1 + z \cdot \frac{h}{E} \cdot P \cdot g}$$

$$f2 = \frac{T2}{N2} = \frac{T2}{F2 - z \cdot \frac{h}{E} \cdot P \cdot g}$$

Krivulji je treba narisati za obe naslednji stanji obremenitve:

3.1.5.1.1 neobremenjeno vozilo, pri čemer ni presežena najmanjša masa, ki jo navede proizvajalec v opisnem listu;

3.1.5.1.2 obremenjeno vozilo; če so predvidene različne možnosti porazdelitve obremenitve, se upošteva tista, pri kateri je sprednja os najbolj obremenjena.

3.1.5.2 Posebne zahteve v primeru traktorjev, pri katerih so vse osi stalno togo povezane (stopnja blokiranja 100 %) s pogonom na vsa kolesa ali so med zaviranjem samodejno povezane s pogonom na vsa kolesa (stopnja blokiranja 100 %).

3.1.5.2.1 Matematično preverjanje v skladu z odstavkom 3.1.5.1 ni potrebno.

3.1.5.3 Traktorji s stalnim pogonom na vsa kolesa, ki niso zajeti v točki 3.1.5.2.

3.1.5.3.1 Če za vozila s stalnim pogonom na vsa kolesa ali v stanju, v katerem se pogon na vsa kolesa vklopi med zaviranjem, ni mogoče izvesti matematičnega preverjanja v skladu s točko 3.1.5.1, lahko proizvajalec s preskusom zaporedja blokiranja koles preveri, da se blokiranje sprednjih koles sproži hkrati z blokiranjem zadnjih koles ali pred njim.

3.1.5.4 Vendar pri traktorjih, pri katerih se pogon na vsa kolesa vklopi samodejno, ko se aktivira zaviranje pri hitrosti vozila nad 20 km/h, ne vklopi se pa samodejno, ko se aktivira delovni zavorni sistem pri hitrosti največ 20 km/h, ni treba dokazovati skladnosti s točko 3.1.5.1 za stanje, v katerem se pogon na vsa kolesa ne vklopi med zaviranjem.

3.1.5.5 Postopek preverjanja zahtev iz točke 3.1.5.3

3.1.5.5.1 Preskus zaporedja blokiranja koles se izvede pri obremenjenem in neobremenjenem vozilu na cestnih površinah, ki imajo tako raven oprijema, da pride do blokiranja koles na prvi osi pri stopnjah zaviranja med 0,55 in 0,8 pri začetni preskusni hitrosti, določeni v točki 3.1.5.5.2.

3.1.5.5.2 Preskusna hitrost:

0,9 vmax, vendar ne več kot 60 km/h.

3.1.5.5.3 Pritisk na stopalko lahko preseže dovoljene sile za aktiviranje v skladu s točko 3.1.1 Priloge II.

3.1.5.5.4 Pritisk na stopalko se uporabi in poveča tako, da bo drugo kolo na vozilu blokiralo med 0,5 in 1 s po začetku aktiviranja zavor, dokler ne blokirata obe kolesi na eni osi (med preskusom lahko blokirajo tudi dodatna kolesa, npr. pri sočasnem blokiranju).

3.1.5.5.4.1 Če med preskusom obremenjenega vozila ni mogoče blokirati drugega kolesa v 1 s, se ta preskus lahko izpusti, pod pogojem, da je mogoče med preskusom neobremenjenega vozila dokazati blokiranje koles pod pogoji, predpisanimi v točki 3.1.5.5.4.

Če tudi v preskusu neobremenjenega vozila ni mogoče blokirati drugega kolesa v 1 s, se izvede tretji odločilni preskus na cestnih površinah s koeficientom oprijema največ 0,3 od preskusne hitrosti 0,8 vmax km/h, vendar ne več kot 60 km/h.

3.1.5.5.4.2 Za namene preskusov v skladu s točko 3.1.5.5 se sočasno blokiranje sprednjih in zadnjih koles nanaša na razmere, ko časovni interval med prvim blokiranjem zadnjega (drugega) kolesa na zadnji osi in prvim blokiranjem zadnjega (drugega) kolesa na sprednji osi ni večji od 0,3 sekunde.

3.1.6 Traktorji, ki lahko vlečejo vlečena vozila

3.1.6.1 Dovoljeno razmerje med stopnjo zaviranja T_M/F_M in tlakom p_m mora biti znotraj območij z diagrama 2 za vse tlake med 20 in 750 kPa (pri pnevmatskem zavornem sistemu) ter med 350 in 13 300 kPa (pri hidravličnem zavornem sistemu).

3.2 Traktorji z več kot dvema osema

Za vozila z več kot dvema osema veljajo zahteve iz točke 3.1. Zahteve iz točke 3.1.2 glede zaporedja blokiranja koles se štejejo za izpolnjene, če je pri stopnji zaviranja med 0,15 in 0,30 izkoriščeni oprijem vsaj ene od sprednjih osi večji od izkoriščenega oprijema vsaj ene od zadnjih osi.“

(iv) točka 6.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.1 Vozila, ki izpolnjujejo zahteve iz tega dodatka z uporabo naprave, ki je mehansko upravljana prek vzmetenja vozila, morajo biti označena v skladu z zahtevami iz člena 24 Delegirane uredbe (EU) 2015/208 in opremljena z ustreznimi podatki, ki prikazujejo uporabni gib naprave med položajema za neobremenjeno in obremenjeno vozilo, ter dodatnimi informacijami, ki omogočajo preverjanje nastavitve naprave.“

(v) v točki 6.3 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Prikazan je primer oznak za mehansko upravljano napravo v vozilu s pnevmatskim ali hidravličnim zavornim sistemom v skladu z zahtevami iz člena 5 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/504 (*).

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/504 z dne 11. marca 2015 o izvajanju Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za homologacijo in tržni nadzor kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 85, 28.3.2015, str. 1).“

(vi) naslov diagrama 2 se nadomesti z naslednjim besedilom:

„Dovoljeno razmerje med stopnjo zaviranja T_M/F_M in tlakom na vlečni glavi pm za traktorje kategorij T in C s pnevmatskim ali hidravličnim zavornim sistemom“;

(3) Priloga III se spremeni:

(a) točka 3.6.2.1.2.1 se črta;

(b) v točki 1.1 Dodatka 2 se opis simbola A nadomesti z naslednjim:

„A = hidravlični zbiralnik (tlak predhodnega polnjenja: 1 000 kPa)“;

(4) Priloga IV se spremeni:

(a) v točki 1.2.2.1 dela A se tretji stavek nadomesti z naslednjim:

„Začetni tlak mora biti naveden v opisni mapi.“

(b) del B se spremeni:

(i) v točki 1.2.2.1 se tretji stavek nadomesti z naslednjim:

„Začetna raven energije mora biti navedena v opisni mapi.“

(ii) v točki 1.3.2.1 se tretji stavek nadomesti z naslednjim:

„Začetna raven energije mora biti navedena v opisni mapi.“

(c) del C se spremeni:

(i) v točki 1.1.1 se doda naslednji odstavek:

„Naprave za shranjevanje energije, ki se uporabljajo kot naprave za dušenje pulziranja v hidravličnih zavornih sistemih, pri katerih se predpisani zavorni učinek delovne zavore doseže z virom energije, se ne štejejo za naprave za akumulacijo energije v smislu te priloge.“

(ii) točka 2.1.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.1.3 Razlaga rezultatov

Čas t ne sme preseči 30 s pri traktorjih, na katere ni dovoljeno priključiti vlečenega vozila.“

(5) v Prilogi V se točka 2.2.1 nadomesti z naslednjim:

„2.2.1 zahteve glede odzivnega časa iz oddelka 6 Priloge III;“

(6) Priloga VII se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Alternativne preskusne zahteve za vozila, za katera so bili izvedeni preskusi, enakovredni preskusom tipa I, tipa II ali tipa III“;

(b) oddelka 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

„1. **Opredelitev pojmov**

V tej prilogi:

1.1 ‚zadevno vlečeno vozilo‘ pomeni vlečeno vozilo, ki predstavlja tip vlečenega vozila, za katerega se zahteva homologacija;

1.2 ‚enak‘ pomeni dele, ki imajo enake geometrijske in mehanske značilnosti ter materiale, uporabljene za sestavne dele vozil;

1.3 ‚referenčna os‘ pomeni os, za katero obstaja poročilo o preskusu;

1.4 ‚referenčna zavora‘ pomeni zavoro, za katero obstaja poročilo o preskusu;

1.5 ‚nazivna preskusna masa‘ pomeni maso koluta ali bobna, ki jo proizvajalec navede za kolut oziroma boben, na katerem tehnična služba izvede ustrezen preskus;

1.6 ‚dejanska preskusna masa‘ pomeni maso, ki jo tehnična služba izmeri pred preskusom;

1.7 ‚prag vhodnega navora zavore‘ pomeni vhodni navor, ki je potreben za merljivi zavorni navor;

1.8 ‚določen prag vhodnega navora zavore‘ pomeni prag vhodnega navora zavore, ki ga določi proizvajalec in je reprezentativen za zavoro;

1.9 ‚določen zunanji premer koluta‘ pomeni zunanji premer koluta, ki ga določi proizvajalec in je reprezentativen zunanji premer za kolut;

1.10 ‚nazivni zunanji premer‘ pomeni zunanji premer, ki ga proizvajalec določi za kolut, na katerem tehnična služba izvede ustrezen preskus;

1.11 ‚dejanski zunanji premer‘ pomeni zunanji premer koluta, ki ga tehnična služba izmeri pred preskusom;

1.12 ‚dejanska dolžina odmične gredi‘ pomeni razdaljo od središčnice S-odmikača do središčnice sprožilnega vzvoda;

1.13 ‚faktor zaviranja‘ pomeni razmerje ojačanja zavore med vhodno in izhodno vrednostjo.

2. **Splošne zahteve**

Preskusov tipa I in/ali tipa II ali tipa III iz Priloge II ni treba izvajati za vozila in njegove sisteme v postopku homologacije v naslednjih primerih:

2.1 Zadevno vozilo je traktor ali vlečeno vozilo, ki je glede pnevmatik, zavorne energije, ki jo porabi posamezna os, ter namestitve pnevmatik in sklopa zavor v zvezi z zaviranjem enako traktorju ali vlečenemu vozilu, ki:

2.1.1 je opravilo preskus tipa I in/ali tipa II ali tipa III ter

2.1.2 je bilo homologirano, kar zadeva porabljeno energijo pri zaviranju, za maso na os, ki ni manjša od mase zadevnega vozila.

2.2 Zadevno vozilo je traktor ali vlečeno vozilo, katerega osi so glede pnevmatik, zavorne energije, ki jo porabi posamezna os, ter namestitve pnevmatik in sklopa zavor v zvezi z zaviranjem enake osem, ki so vsaka posebej opravile preskus tipa I in/ali tipa II ali tipa III za mase na os, ki niso manjše kot pri zadevnem vozilu, pod pogojem, da zavorna energija, ki jo porabi posamezna os, ne presega energije, ki jo posamezna os porabi med referenčnim preskusom ali preskusi, ki se izvajajo na posamezni osi.

2.3 Zadevno vozilo je traktor, opremljen s trajnostnim zavornim sistemom, ki ni motorna zavora in je enak trajnostnemu zavornemu sistemu, ki je že bil preskušen pod naslednjimi pogoji:

2.3.1 trajnostni zavorni sistem mora pri preskusu, ki se je izvajal na vsaj 6-odstotnem naklonu (preskus tipa II), sam stabilizirati vozilo z največjo maso, ki v času preskusa ni bila manjša od največje mase vozila v postopku homologacije;

2.3.2 pri zgornjim preskusu je treba preveriti, ali je rotacijska hitrost vrtljivih delov trajnostnega zavornega sistema, ko vozilo v postopku homologacije doseže cestno hitrost 30 km/h, takšna, da zavorni navor ni manjši od zavornega navora, ki ustreza preskusu iz točke 2.3.1.

2.4 Zadevno vozilo je vlečeno vozilo, ki je opremljeno s pnevmatskimi zavorami z S-odmikačem ali kolutnimi zavorami, ki izpolnjujejo zahteve glede preverjanja iz Dodatka 1, in sicer v zvezi z nadzorom značilnosti v primerjavi z značilnostmi iz poročila za referenčno os, kot je prikazano v poročilu o preskusu. Ob predložitvi enakovrednih podatkov so lahko poleg pnevmatskih zavor z S-odmikačem ali kolutnih zavor homologirani tudi drugi tipi zavor.“

(c) oddelek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. **Certifikat o homologaciji**

Če veljajo navedene zahteve, mora certifikat o homologaciji vključevati naslednje podatke:

4.1 v primeru iz točke 2.1 te priloge je treba navesti homologacijsko številko vozila, na katerem je bil izveden referenčni preskus tipa I in/ali tipa II ali tipa III;

4.2 v primerih iz točke 2.2 te priloge je treba izpolniti preglednico I v predlogi iz Priloge V k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504;

4.3 v primerih iz točke 2.3 te priloge je treba izpolniti preglednico II v predlogi iz Priloge V k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504;

4.4 če se uporablja točka 2.4, je treba izpolniti preglednico III v predlogi iz Priloge V k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(d) Dodatek 1 se spremeni:

(i) oddelek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. **Simboli, ki se uporabljajo v tej prilogi, so pojasnjeni v naslednji tabeli:**

2.1 Simboli

P = del mase vozila, ki jo nosi os pri statičnih pogojih

F = normalna reakcija površine cestišča na os pri statičnih pogojih = P·g

F_R = skupna normalna statična reakcija površine cestišča na vsa kolesa vlečenega vozila

F_e = preskusna osna obremenitev

P_e = F_e/g

g = gravitacijski pospešek: g = 9,81 m/s^2

C = vhodni navor zavore

C_0 = prag vhodnega navora zavore. Ta navor se lahko določi z ekstrapolacijo meritev v območju, ki ne presega 15 odstotkov stopnje zaviranja, ali z drugimi enakovrednimi metodami.

$C_{0,dec}$ = določen prag vhodnega navora zavore

C_{max} = največji vhodni navor zavore

R = dinamični kotalni polmer pnevmatike. Za vozila kategorij Ra in Sa se lahko namesto dinamičnega kotalnega polmera pnevmatike uporabi statični obremenjeni polmer, kot ga je navedel proizvajalec pnevmatike.

T = zavorna sila na dotikališču pnevmatike s cesto

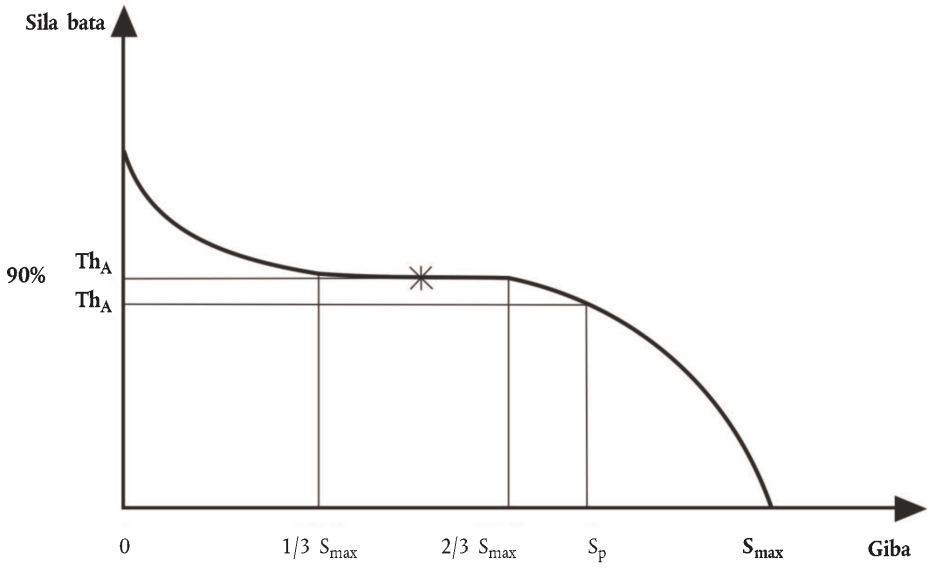
T_R = skupna zavorna sila na dotikališču pnevmatike vlečenega vozila s cesto

M = zavorni navor = T R

z = stopnja zaviranja = T/F ali M/(R F)

s = gib sprožila (vsota delovnega in praznega giba)

s_p = učinkoviti gib (gib, pri katerem izhodna sila bata zavornega valja znaša 90 % povprečne sile bata ThA)



Th_A = povprečna sila bata (povprečna sila bata se določi tako, da se integrirajo vrednosti med 1/3 in 2/3 skupnega giba S_{max})

l = dolžina vzvoda

r = notranji polmer zavornih bobnov ali učinkoviti polmer zavornih kolutov

p = tlak aktiviranja zavor

Opomba: simboli s pripono ‚e' se nanašajo na parametre, povezane z referenčnim preskusom zavor, in se lahko po potrebi dodajo drugim simbolom."

(ii) točka 3.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„3.1.2 Rezultati preskusov na skupini osi se lahko uporabijo v skladu s točko 2.1 te priloge, če med preskusi z vlečenjem in preskusi s segretimi zavorami vsaka os prispeva enako količino energije za zaviranje."

(iii) točka 3.7 se nadomesti z naslednjim:

„3.7 Identifikacija

3.7.1 Na osi morajo biti na vidnem mestu berljivo in neizbrisno skupaj in v katerem koli vrstnem redu navedeni vsaj naslednji identifikacijski podatki:

3.7.1.1 proizvajalec osi in/ali znamka;

3.7.1.2 identifikacijska oznaka osi;

3.7.1.3 identifikacijska oznaka zavore;

3.7.1.4 identifikacijska oznaka Fe;

3.7.1.5 osnovni del številke poročila o preskusu;

3.7.1.6 primer oznak:

proizvajalec osi in/ali znamka ABC
ID1-XXXXXX
ID2-YYYYYY
ID3-11111
ID4-ZZZZZZZ

3.7.2 Na nevgrajeni napravi za samodejno nastavljanje zavor morajo biti na vidnem mestu berljivo in neizbrisno skupaj navedeni vsaj naslednji identifikacijski podatki:

3.7.2.1 proizvajalec in znamka ali eden od njiju, kot je ustrezno;

3.7.2.2 tip

3.7.2.3 različica

3.7.3 Znamka in tip vsake zavorne obloge ali ploščice morata biti berljiva in neizbrisna, ko je obloga ali ploščica vgrajena na zavorno čeljust ali podporno ploščo.

3.7.4 Identifikacijske oznake

3.7.4.1 Identifikacijska oznaka osi

Identifikacijska oznaka osi razvršča os glede zavorne sile/navorne zmogljivosti, kot jih navaja proizvajalec osi.

Identifikacijska oznaka osi je alfanumerični niz, sestavljen iz štirih znakov „ID1-“, ki jim sledi največ 20 znakov.

3.7.4.2 Identifikacijska oznaka zavore

Identifikacijska oznaka zavore je alfanumerični niz, sestavljen iz štirih znakov „ID2-“, ki jim sledi največ 20 znakov.

Zavora z enako identifikacijsko oznako je zavora, ki se ne razlikuje glede na naslednja merila:

(a) tip zavore;

(b) osnovni material za okvir kolutne zavore, nosilec zavor, zavorni kolut in zavorni boben;

(c) mere s pripono „e“ skladno s poročilom o preskusu;

(d) osnovno metodo, ki se uporablja v zavori za ustvarjanje zavorne sile;

(e) pri kolutnih zavorah način vgradnje tornega obroča: pritrjeno ali plavajoče;

(f) faktor zaviranja B_F;

(g) različne značilnosti zavor glede na zahteve iz Priloge VII, ki niso zajete v točki 3.7.4.2.1 tega dodatka.

3.7.4.2.1 Razlike, ki so dovoljene v okviru iste identifikacijske oznake zavore

Ista identifikacijska oznaka zavore lahko vključuje različne značilnosti zavore glede na naslednja merila:

(a) povečanje najvišjega določenega vhodnega navora zavore C_{max};

(b) odstopanje navedene mase zavornega koluta in zavornega bobna m_{dec}: ±20 odstotkov;

(c) način pritrditve zavornih oblog/zavornih ploščic na zavorno čeljust/podporno ploščo;

(d) pri kolutnih zavorah povečanje največje zmogljivosti giba zavore;

(e) učinkovita dolžina odmične gredi;

(f) določen prag navora $C_{0,dec}$;

(g) ±5 mm od določenega zunanjega premera koluta;

(h) tip hlajenja koluta (prezračevan ali neprezračevan);

(i) pesto (z vgrajenim pestom ali brez njega);

(j) kolut z vgrajenim bobnom – z delovanjem ali brez delovanja parkirne zavore;

(k) geometrijsko razmerje med tornimi površinami kolutov in nosilcem koluta;

(l) tip zavorne obloge;

(m) različice materiala (razen sprememb osnovnega materiala iz točke 3.7.4.2), za katere proizvajalec potrdi, da taka sprememba materiala ne spreminja učinka v zvezi z zahtevanimi preskusi;

(n) podporna plošča in čeljusti.

3.7.4.3 Identifikacijska oznaka Fe

Identifikacijska oznaka Fe navaja preskusno osno obremenitev. Je alfanumerični niz, sestavljen iz štirih znakov „ID3-“, ki jim sledi vrednost Fe v daN, brez identifikacijske oznake enote „daN“.

3.7.4.4 Identifikacijska oznaka poročila o preskusu

Identifikacijska oznaka poročila o preskusu je alfanumerični niz, sestavljen iz štirih znakov „ID4-“, ki jim sledi osnovni del številke poročila o preskusu.

3.7.5 Naprava za samodejno nastavljanje zavor (vgrajena in nevgrajena)

3.7.5.1 Tipi naprave za samodejno nastavljanje zavor

Isti tip naprave za samodejno nastavljanje zavor se ne razlikuje glede na naslednja merila:

(a) trup: osnovni material;

(b) najvišji dovoljeni moment zavorne gredi;

(c) način izvajanja nastavitve.

3.7.5.2 Različice naprave za samodejno nastavljanje zavor glede na obnašanje pri nastavljanju

Šteje se, da so naprave za samodejno nastavljanje zavor v okviru tipa, ki vplivajo na zračnost zavore, različice naprave.“

(iv) točka 3.8 se nadomesti z naslednjim:

„3.8 Preskusna merila

Če je za spremenjeno os ali zavoro v okviru omejitev iz opisnega lista potrebno novo poročilo o preskusu ali razširitev poročila o preskusu, se uporabijo naslednja merila, da se določi, ali je potrebno nadaljnje preskušanje ob upoštevanju najbolj neugodnih postavitev, o katerih se dogovori s tehnično službo.

Okrajšave, ki se uporabljajo v naslednji tabeli:	
CT (celotni preskus)	Preskus: 3.5.1: Dodaten preskus učinka pri hladnih zavorah 3.5.2: Preskus pojemanja zavornega učinka (preskus tipa I) (*) 3.5.3: Preskus pojemanja zavornega učinka (preskus tipa III) (*)
FT (preskus pojemanja zavornega učinka)	Preskus: 3.5.1 Dodaten preskus učinka pri hladnih zavorah 3.5.2 Preskus pojemanja zavornega učinka (preskus tipa I) (*) 3.5.3 Preskus pojemanja zavornega učinka (preskus tipa III) (*)

(*) Če je primerno.

Razlike v skladu s točko 3.7.4.2.1	Preskusna merila
(a) Povečanje najvišjega določenega vhodnega navora zavore C_{max}	Sprememba, dovoljena brez dodatnega preskušanja.
(b) Odstopanje navedene mase zavornega koluta in zavornega bobna m_{dec}: ± 20 odstotkov	CT: preskusi se najlažja različica; če nazivna preskusna masa za novo različico odstopa za manj kot 5 odstotkov od prej preskušene različice z večjo nazivno vrednostjo, preskus lažje različice ni potreben. Dejanska preskusna masa preskusnega vzorca lahko odstopa ±od nazivne preskusne mase za 5 odstotkov..
(c) Način pritrditve zavornih oblog/zavornih ploščic na zavorno čeljust/podporno ploščo	Najbolj neugoden primer, ki ga določi proizvajalec in s katerim se strinjajo tehnične službe, ki izvajajo preskus.
(d) Pri kolutnih zavorah povečanje največje zmogljivosti giba zavore	Sprememba, dovoljena brez dodatnega preskušanja.
(e) Učinkovita dolžina odmične gredi	Šteje se, da je najbolj neugoden primer najmanjša torzijska togost odmične gredi in se preveri bodisi s: (i) FT; ali (ii) spremembo, dovoljena brez dodatnega preskušanja, če se z izračunom lahko prikaže vpliv na gib in zavorno silo. V tem primeru morajo biti v poročilu o preskusu navedene naslednje ekstrapolirane vrednosti: s_e, C_e, T_e, T_e/F_e.

Razlike v skladu s točko 3.7.4.2.1	Preskusna merila
(f) Določen prag navora $C_{0,dec}$	Preveriti je treba, ali zavorni učinek ostaja znotraj območij na diagramu 1.
(g) ±5 mm od določenega zunanjega premera koluta	Šteje se, da je najbolj neugoden primer najmanjši premer. Dejanski zunanji premer preskusnega vzorca lahko odstopa± od nazivnega zunanjega premera, ki ga določi proizvajalec osi, za 1 mm..
(h) Tip hlajenja koluta (prezračevan ali neprezračevan)	Vsak tip se preskusi.
(i) Pesto (z vgrajenim pestom ali brez njega)	Vsak tip se preskusi.
(j) Kolut z vgrajenim bobnom – z delovanjem ali brez delovanja parkirne zavore	Za to značilnost preskušanje ni potrebno.
(k) Geometrijsko razmerje med tornimi površinami kolutov in nosilcem koluta	Za to značilnost preskušanje ni potrebno.
(l) Tip zavorne obloge	Vsak tip zavorne obloge.
(m) Različice materiala (razen sprememb osnovnega materiala iz točke 3.7.4.2), za katere proizvajalec potrdi, da taka sprememba materiala ne spreminja učinka v zvezi z zahtevanimi preskusi	Za ta pogoj preskušanje ni potrebno.
(n) Podporna plošča in čeljusti	Preskusni pogoji najbolj neugodnega primera (**): podporna plošča:: najmanjša debelina čeljust:: najlažja zavorna čeljust
(**) Preskus ni potreben, če proizvajalec lahko dokaže, da sprememba ne vpliva na togost.	

3.8.1 Če naprava za samodejno nastavljanje zavor odstopa od preskušene naprave v skladu s točkama 3.7.5.1 in 3.7.5.2, je potreben dodatni preskus v skladu s točko 3.6.2.“

(7) Priloga VIII se spremeni:

(a) točka 2.2.18 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.18 s': učinkoviti (uporabni) gib naletne naprave v milimetrih, določen v skladu s točko 10.4.“

(b) točka 2.2.23 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.23 M*: zavorni navor, kot ga je določil proizvajalec. Ta zavorni navor mora doseči vsaj predpisano zavorno silo B*;“

(c) točka 2.2.24 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.24 R: dinamični kotalni polmer pnevmatike. Za vozila kategorij Ra in Sa se lahko namesto dinamičnega kotalnega polmera pnevmatike uporabi statični obremenjeni polmer, kot ga je navedel proizvajalec pnevmatike;“

(d) točka 5.5 se nadomesti z naslednjim:

„5.5 Pri vztrajnostnih zavornih sistemih na večosnih vlečenih vozilih z vlečnimi ojesi se izmeri izguba giba so iz točke 10.4.1.“

(e) oddelek 9 se nadomesti z naslednjim:

„9. **Poročila o preskusih**

Vlogam za homologacijo vlečenih vozil, opremljenih z vztrajnostnimi zavornimi sistemi, je treba priložiti poročila o preskusih naletne naprave in zavor ter poročilo o preskusu združljivosti naletne naprave, prenosnega sistema in zavor vlečenega vozila, pri čemer morajo ta poročila vsebovati vsaj podatke iz člena 9 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504.“

(f) v točki 10.3.1 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Za preverjanje upoštevanja teh pogojev se uporabita naslednji neenačbi:“

(g) točka 10.3.1.1 se nadomesti z naslednjim:

„10.3.1.1 pri vztrajnostnih zavornih sistemih z mehanskim prenosnim sistemom:

$$\left[\frac{B \cdot R}{\rho} + n\ P_0\right] \frac{1}{(D^+ - K) \cdot \eta_H} \leq i_H \quad \text{“;}$$

(h) točka 10.3.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„10.3.1.2 pri vztrajnostnih zavornih sistemih s hidravličnim prenosnim sistemom:

$$\left[\frac{B \cdot R}{n \cdot \rho'} + p_0\right] \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq \frac{i_h}{F_{HZ}} \quad \text{“;}$$

(i) točka 10.4.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„10.4.3.2 pri vztrajnostnih zavornih sistemih s hidravličnim prenosnim sistemom:

$$\frac{i_h}{F_{HZ}} \leq \frac{s'}{2_{S_{B^*}} \cdot nF_{RZ} \cdot i'_g}$$

$$\text{in} \quad \frac{s'}{i_H} \leq s_{Hz} \quad \text{“;}$$

(j) vstavijo se naslednje točke 10.4.4, 10.4.4.1, 10.4.4.1.1, 10.4.4.1.2, 10.4.4.2, 10.4.4.2.1, 10.4.4.2.2, 10.4.5, 10.4.5.1, 10.4.5.2, 10.4.5.3 in 10.4.5.4:

„10.4.4 Ko se vlečeno vozilo premika nazaj, se uporabijo naslednje neenačbe:

10.4.4.1 pri vztrajnostnih zavornih sistemih z mehanskim prenosnim sistemom:

10.4.4.1.1 $\frac{s'}{i_H} \leq s_r$

10.4.4.1.2 $0{,}08 \cdot g \cdot G_A \cdot R \leq n \cdot M_r$

10.4.4.2 pri vztrajnostnih zavornih sistemih s hidravličnim prenosnim sistemom:

10.4.4.2.1 $\frac{s'}{F_{Hz}} \leq V_r$

10.4.4.2.2 $0{,}08 \cdot g \cdot G_A \cdot R \leq n \cdot M_r$

10.4.5 Preverjanja pri nameščenem varovalnem mehanizmu proti preobremenitvi v smislu točke 3.6

Uporabijo se naslednje neenačbe:

10.4.5.1 pri mehanskem varovalnem mehanizmu proti preobremenitvi na naletni napravi:

$$\frac{n \cdot P^*}{i_{H1} \cdot \eta_{H1} \cdot P'max} \geq 1.2$$

10.4.5.2 pri hidravličnem varovalnem mehanizmu proti preobremenitvi na naletni napravi:

$$\frac{p^*}{p'max} \geq 1.2$$

10.4.5.3 če je varovalni mehanizem proti preobremenitvi nameščen na naletni napravi:

$$\frac{Dop}{D^*} \geq 1.2$$

10.4.5.4 če je varovalni mehanizem proti preobremenitvi nameščen na zavori:

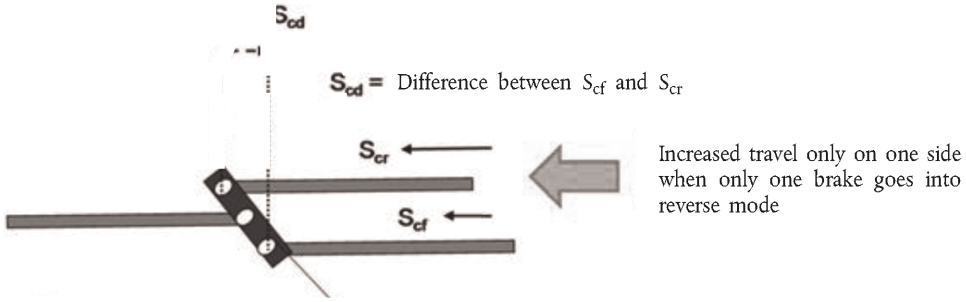
$$\frac{Mop}{B \cdot R} \geq 1.2“;$$

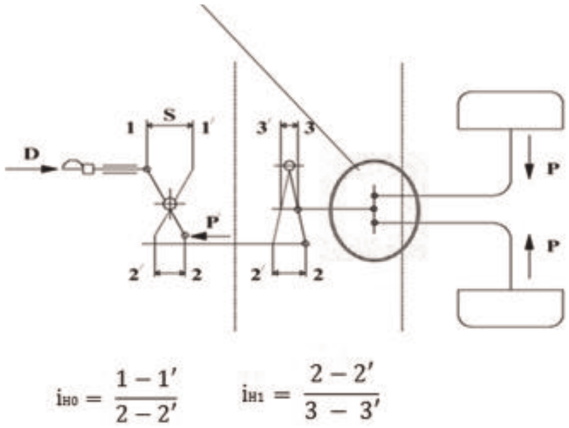
(k) v Dodatku 1 se slika 5A nadomesti z naslednjim:

„*Slika 5A*

Zavorni sistem z mehanskim prenosnim sistemom

(glej točko 2.3 te priloge)





$$i_{H0} = \frac{1-1'}{2-2'} \qquad i_{H1} = \frac{2-2'}{3-3'}$$

1.2 Control device 1.3 Transmission 1.4 Brakes“;

(8) Priloga IX se spremeni:

(a) točka 5.2.2.2 se črta;

(b) vstavi se naslednja točka 5.2.3.1:

„5.2.3.1 Če s hidrostatičnim pogonom ni mogoče ustaviti vozila na naklonu, je dovoljeno vozilo, ki se premika s preostalo hitrostjo lezenja, ustaviti s parkirno zavoro. V ta namen mora biti parkirna zavora zasnovana tako, da jo je mogoče aktivirati med vožnjo.“

(c) točka 5.3.4 se nadomesti z naslednjim:

„5.3.4 Porazdelitev zavorne sile delovnega zavornega sistema je zasnovana tako, da med zaviranjem ne prihaja do znatnega momenta okrog navpične osi vozila, če ni dosežena mejna vrednost oprijema med pnevmatikami in cesto na homogenih površinah cestišča.“

(d) v točki 5.3.12 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Ta pogoj je izpolnjen v primeru skladnosti s tehničnimi zahtevami, določenimi v skladu z ustreznimi določbami člena 19 Delegirane uredbe (EU) 2015/208.“

(e) v točki 6.1.2.2 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Pri vozilih razreda I in razreda II je dvig osi dovoljen pri pojemku, ki presega 4,5 m/s^2. Vendar pa se mora ohraniti vozna stabilnost.“

(f) v točki 6.2.2 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„V primeru vozil razreda III je to zaporedje samodejno, saj se uporabi samo upravljalni element delovne zavore.“

(g) v tabeli iz točke 6.4.4.2 se peta vrstica nadomesti z naslednjim:

„torni zavorni sistem	80	60 “;

(h) v točki 6.5.2. se drugi stavek drugega odstavka nadomesti z naslednjim:

„V primeru vozil razreda III je to zaporedje samodejno, saj se uporabi samo upravljalni element parkirne zavore.“

(9) Priloga XI se spremeni:

(a) v točki 4.4 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Ta zahteva je izpolnjena v primeru skladnosti s tehničnimi zahtevami iz člena 19 Delegirane uredbe (EU) 2015/208.“

(b) v Dodatku 3 se točka 1.1 nadomesti z naslednjim:

„1.1 Predpisana stopnja zaviranja, omenjena v točki 5.3.5 te priloge, se izračuna glede na izmerjeni koeficient oprijema na dveh površinah, na katerih se izvaja preskus.

Ti dve površini morata izpolnjevati pogoje iz točke 5.3.4 te priloge.“

(10) Priloga XII se spremeni:

(a) v točki 3.1. se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Električni krmilni vod traktorja mora zagotoviti informacije o tem, ali lahko električni krmilni vod izpolni zahteve iz točke 2.2.1.16.3 Priloge I brez pomoči pnevmatskega krmilnega voda.“

(b) točka 3.3.3 se nadomesti z naslednjim:

„3.3.3 če električni krmilni signal preseže ekvivalent 100 kPa za več kot 1 sekundo, mora vlečeno vozilo preveriti, ali je pnevmatski signal na voljo; če pnevmatskega signala ni, mora vlečeno vozilo voznika opozoriti z ločenim rumenim opozorilnim signalom iz točke 2.2.1.29.2 Priloge I.“

(c) v točki 3.4. se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Vlečeno vozilo je lahko opremljeno v skladu z opisom iz točke 2.1.4.1.3 Priloge I, če ga je mogoče upravljati samo skupaj s traktorjem z električnim krmilnim vodom, ki izpolnjuje zahteve iz točke 2.2.1.16.3 Priloge I.“

(d) v točki 3.5.3 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Če je traktor opremljen v skladu s točko 2.1.4.1.3 Priloge I ali če izpolnjuje zahteve iz točke 2.2.1.16.3 Priloge I brez pomoči pnevmatskega krmilnega voda iz točke 2.1.4.1.2 Priloge I, se mora z aktiviranjem parkirne zavore traktorja aktivirati zavorni sistem na vlečenem vozilu prek električnega krmilnega voda."

(e) v točki 4.1.3. se drugi stavek prvega odstavka nadomesti z naslednjim:

„Ko predpisanega zavornega učinka delovne zavore ni več mogoče doseči (rdeči opozorilni signal), mora biti voznik opozorjen na okvare zaradi izgube električne povezave (npr. pretrganje, prekinitev) čim prej po njihovem nastanku, pri čemer se mora v skladu s točko 3.1.4 Priloge II z upravljanjem upravljalnega elementa delovne zavore doseči predpisani preostali zavorni učinek."

(f) v točki 4.1.10 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„V primeru okvare električnega prenosa upravljanja vlečenega vozila, električno povezanega samo prek električnega krmilnega voda v skladu s točko 2.1.4.1.3 Priloge I, mora biti zagotovljeno zaviranje vlečenega vozila v skladu s točko 2.2.1.17.2.1 Priloge I."

(g) v točki 4.2.2 se tretji odstavek nadomesti z naslednjim:

„Za vlečena vozila, ki so v skladu s točko 2.1.4.1.3 Priloge I električno povezana samo prek električnega krmilnega voda in ki z učinkom, predpisanim v točki 3.2.3 Priloge II, izpolnjujejo zahteve iz točke 2.2.1.17.2.2 Priloge I, zadošča sklicevanje na določbe točke 4.1.10 te priloge, kadar zavornega učinka, enakega vsaj 30 odstotkom predpisanega učinka za delovni zavorni sistem vlečenega vozila, ni več mogoče zagotoviti, in sicer s signalom za „zahtevo za zaviranje prek napajalnega voda" prek dela električnega krmilnega voda za podatkovno komunikacijo ali z neprekinjeno odsotnostjo te podatkovne komunikacije."

(h) v točki 3.2.2.2.1.4 Dodatka 2 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Potem ko zavorni sistem preveri, da ni okvar, zaradi katerih bi bila potrebna identifikacija z rdečim opozorilnim signalom, se sporočilo iz te točke nastavi na 00_b."

(11) Priloga XIII se spremeni:

(a) točka 1.2 se črta;

(b) naslov in prvi odstavek oddelka 3 se nadomestita z naslednjim:

„3. **Alternativne zahteve**

Kot alternativa zahtevam iz oddelkov 1 in 2 mora enovodna hidravlična povezava, vgrajena v traktorje, izpolnjevati vse zahteve iz tega oddelka ter določbe točke 2.1."

(c) točka 3.9 se nadomesti z naslednjim:

„3.9 „Zavorni ventil in vir energije morata biti označena v skladu z zahtevami iz člena 24 Delegirane uredbe (EU) 2015/208."

PRILOGA V

Priloge I, III, V, VII, X, XII do XV, XVII, XIX, XX, XXII, XXV do XXXI, XXXIII in XXXIV k Delegirani uredbi (EU) št. 2015/208 se spremenijo:

(1) Priloga I se spremeni:

(a) nad vrstico s Pravilnikom št. 3 se vstavi naslednja vrstica:

„1	Vgradnja svetil	Vključno z vsemi veljavnimi besedili do sprememb 02	UL L 177, 10.7.2010, str. 1	T in C“;

(b) nad vrstico s Pravilnikom št. 7 se vstavi naslednja vrstica:

„6	Svetila, svetlobno-signalne naprave in svetlobni viri	Dodatek 18 k spremembam 01 Popravek 1 Dodatka 18 Dodatek 19 k spremembam 01	UL L 177, 10.7.2010, str. 40	T, C, R in S“

(c) nad vrstico s Pravilnikom št. 10 se vstavi naslednja vrstica:

„8	Vgradnja svetil	Vključno z vsemi veljavnimi besedili do sprememb 05 Popravek 1 k Reviziji 4 Pravilnika	UL L 177, 10.7.2010, str. 71	T in C“

(d) nad vrstico s Pravilnikom št. 21 se vstavi naslednja vrstica:

„20	Vgradnja svetil	Vključno z vsemi veljavnimi besedili do sprememb 03	UL L 177, 10.7.2010, str. 170	T in C“

(e) nad vrstico s Pravilnikom št. 25 se vstavi naslednja vrstica:

„23	Svetila, svetlobno-signalne naprave in svetlobni viri	Dodatek 17 k prvotni različici Pravilnika	UL L 4, 7.1.2012, str. 18	T, C, R in S“

(f) nad vrstico s Pravilnikom št. 79 se vstavi naslednja vrstica:

„77	Vgradnja svetil	Dodatek 14 k prvotni različici Pravilnika	UL L 4, 7.1.2012, str. 21	T, C, R in S“

(2) v Prilogi III se točka 2.6 nadomesti z naslednjim:

„2.6 Da bi homologacijski organi lahko izračunali največjo teoretično hitrost, mora proizvajalec navesti prestavno razmerje, dejanski premik pogonskih koles naprej, ki ustreza enemu celotnemu vrtljaju, in vrtilno frekvenco motorja pri največji moči ali vrtilno frekvenco motorja, pri kateri se pri polni obremenitvi z do konca dodanim plinom začne zapora dovoda goriva, kar je več, in regulatorjem hitrosti, če je vgrajen, nastavljenim v skladu z določili proizvajalca. Največja teoretična hitrost se izračuna brez toleranc iz točke 2.5.“

(3) Priloga V se spremeni:

(a) oddelek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. **Opredelitev pojmov**

V tej prilogi se uporabljajo opredelitve pojmov iz oddelka 1 Priloge XXXIII. Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve:“

(b) točka 2.3 se spremeni:

(i) prvi stavek se nadomesti z naslednjim:

„Zahteve iz točke 2.2 ne veljajo za traktorje kategorije C z jeklenimi goseničnimi verigami in diferencialnim krmiljenjem.“

(ii) tretji stavek se nadomesti z naslednjim:

„Če je krmilni sistem kombiniran z zavornim sistemom, veljajo zahteve iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/68 (*).

(*) Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/68 z dne 15. oktobra 2014 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za zavorne sisteme vozil za homologacijo kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 17, 23.1.2015, str. 1).“

(c) v točki 3.4.1.1 se četrti stavek nadomesti z naslednjim:

„Če obstaja hidravlična povezava med hidravličnim krmilnim sistemom in hidravličnim zavornim sistemom in če imata oba sistema isti vir energije, sila, potrebna za aktiviranje krmilnega sistema, v primeru odpovedi katerega koli od teh sistemov ne sme presegati 40 daN ne glede na zahteve iz Delegirane uredbe (EU) 2015/68.“

(4) v Prilogi VII se točka 2 nadomesti z naslednjim:

„2. iz dela o vidnem polju ob traktorju v standardu ISO 5721-2:2014 o bočnem in zadnjem vidnem polju pri kmetijskih traktorjih. Zahteve iz točke 5.1.3 standarda ISO 5721-2:2014 se lahko izpolnijo s kombinacijo neposrednega in posrednega pogleda.“

(5) Priloga X se nadomesti z naslednjim:

„*PRILOGA X*

Zahteve za sisteme informiranja voznika

1. **Opredelitev pojmov**

‚Navidezni terminali‘ pomenijo vgrajene elektronske sisteme informiranja, ki so opremljeni z zasloni, na katerih se vozniku prikazujejo informacije o delovanju vozila in sistemov, in ki vozniku omogočajo nadzorovanje in upravljanje različnih funkcij prek zaslona na dotik ali tipkovnice.

2. **Zahteve**

2.1 Sistemi informiranja voznika so zasnovani tako, da pri prikazovanju potrebnih informacij čim manj motijo voznika.

2.2 Informacije v nejezikovni obliki na digitalnem zaslonu morajo izpolnjevati zahteve iz standarda ISO 3767: del 1 (1998 + A2:2012) in del 2 (2008).“;

(6) Priloga XII se spremeni:

(a) oddelek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. **Homologacija**

Predloge dokumentov iz točk 2.1 do 2.4, ki se morajo predložiti med postopkom EU-homologacije, so določene v Prilogi I k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(b) oddelek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. **Homologacijska številka in oznake**

Vsakemu vozilu, homologiranemu v skladu z zahtevami iz te priloge, se dodelita homologacijska številka in oznaka v skladu z vzorcem iz Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(c) točki 6.1 in 6.1.1 se nadomestita z naslednjim:

„6.1 Žarometi za dolgi svetlobni pramen (pravilniki UN/ECE št. 1, 8, 20, 98, 112 in 113, kot je navedeno v Prilogi I k tej uredbi)

6.1.1 Prisotnost: obvezni za traktorje z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo nad 40 km/h; izbirni za druge traktorje. Žarometi za dolgi svetlobni pramen so prepovedani na vozilih kategorij R in S. Žarometi za dolgi svetlobni pramen, predpisani v Pravilniku UN/ECE št. 1, kot je navedeno v Prilogi I, so dovoljeni samo na traktorjih z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki ne presega 40 km/h. Žarometi za dolgi svetlobni pramen, predpisani v pravilnikih UN/ECE št. 1, 8 in 20, kot je navedeno v Prilogi I, so dovoljeni samo na novih tipih traktorjev do 31. decembra 2020 in samo na novih traktorjih do 31. decembra 2022.“

(d) točka 6.2 se nadomesti z naslednjim:

„6.2 Žarometi za kratki svetlobni pramen (pravilniki UN/ECE št. 1, 8, 20, 98, 112 in 113, kot je navedeno v Prilogi I k tej uredbi)“

(e) točka 6.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.1 Prisotnost: traktorji morajo biti opremljeni z žarometi za kratki svetlobni pramen. Žarometi za kratki svetlobni pramen so prepovedani na vozilih kategorij R in S. Žarometi za kratki svetlobni pramen, predpisani v Pravilniku UN/ECE št. 1, kot je navedeno v Prilogi I, so dovoljeni samo na traktorjih z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki ne presega 40 km/h. Žarometi za kratki svetlobni pramen, predpisani v pravilnikih UN/ECE št. 1, 8 in 20, kot je navedeno v Prilogi I, so dovoljeni samo na novih tipih traktorjev do 31. decembra 2020 in samo na novih traktorjih do 31. decembra 2022.“

(f) točka 6.25.5.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„6.25.5.1.2 druga dva odsevnika morata biti največ 2 500 mm nad tlemi in morata izpolnjevati zahteve iz točke 6.25.5.1.“

(7) Priloga XIII se spremeni:

(a) v oddelku 1 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Za to prilogo velja opredelitev zaščite pogonskega sklopa v skladu z zahtevami iz člena 20 Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 1322/2014 (*).

(*) Delegirana uredba Komisije (EU) št. 1322/2014 z dne 19. septembra 2014 o dopolnitvi in spremembi Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za konstrukcijo vozil ter splošnimi zahtevami za odobritev kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 364, 18.12.2014, str. 1).“

(b) v delu 2 se točka 1.1 nadomesti z naslednjim:

„1.1 Notranji deli prostora za potnike razen stranskih vrat, z zaprtimi vsemi vrati, okni in pokrovi“

(c) v točki 1.1.3.2 dela 2 se doda naslednji stavek:

„Ta zahteva ne velja za dele upravljalnih naprav in ohišja med stikali, ki štrlijo za manj kot 5 mm, vendar so njihovi navzven usmerjeni vogali posneti, razen če takšni deli štrlijo za manj kot 1,5 mm.“

(d) v točki 3.1 dela 2 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Če so plošče in sestavni deli itd. prekriti z materiali s trdoto, manjšo od 60 po Shoru A, se postopek za merjenje štrlečih delov, opisan v prvem odstavku, uporabi šele po odstranitvi takšnih materialov.“

(e) v točki 4 dela 2 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Naprava in postopek za uporabo točk 1.1.3 in 1.1.4“

(f) del 4 se nadomesti z naslednjim:

„DEL 4

Varnostni pasovi

Uporabljajo se zahteve iz člena 21 Delegirane uredbe (EU) št. 1322/2014.“

(8) Priloga XIV se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA XIV

Zahteve za zunanjost vozila in dodatno opremo

1. **Opredelitev pojmov**

V tej prilogi se uporabljajo opredelitve pojmov iz oddelka 1 Priloge XII in iz oddelka 1 Priloge XXXIII. Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve:

1.1 ‚zunanja površina‘ pomeni zunanjost vozila in vključuje kolesa, gosenice, vrata, odbijače, pokrov motorja, pripomočke za dostop, rezervoarje, blatnike, izpušni sistem;

1.2 ‚polmer zaobljenja‘ pomeni polmer krožnega loka, ki se najbolj približa okrogli obliki zadevnega sestavnega dela;

1.3 ‚skrajni zunanji rob‘ vozila pomeni, glede na bočne strani vozila, ravnino, ki je vzporedna z vzdolžno srednjo ravnino vozila in sovpada z zunanjim bočnim robom vozila, pri čemer se ne upošteva štrlenje:

(a) pnevmatik blizu točke stika s tlemi, priključkov za merilnike tlaka v pnevmatikah in naprav/cevi za polnjenje/praznjenje pnevmatik;

(b) kakršnih koli naprav za preprečevanje drsenja koles, ki so lahko nameščene na kolesih;

(c) vzvratnih ogledal, vključno z njihovimi nosilci;

(d) bočnih smernih svetilk, gabaritnih svetilk, sprednjih in zadnjih pozicijskih (bočnih) svetilk, parkirnih svetilk, odsevnikov, označevalnih tabel in zadnjih tabel za označevanje počasnih vozil;

(e) zgibnih konstrukcij na zložljivih konstrukcijah za zaščito pri prevrnitvi (ROPS) traktorjev kategorij T2, C2, T3 in C3;

(f) mehanskih, električnih, pnevmatskih ali hidravličnih priključkov in njihovih nosilcev ob straneh traktorjev.

2. **Področje uporabe**

2.1 Ta priloga se uporablja za tiste dele zunanje površine, ki so pri obremenjenem vozilu, opremljenem s pnevmatikami največjega premera ali gosenicami največje navpične razsežnosti, za katere je homologirano, z zaprtimi vsemi vrati, okni, pokrovi itd.:

2.1.1 na višini pod 0,75 m: deli, ki samo na bočnih straneh vozila sestavljajo skrajni zunanji rob v vsaki navpični ravnini, pravokotni na vzdolžno os vozila, razen tistih delov, ki so od stranskega skrajnega zunanjega roba vozila oddaljeni več kot 80 mm proti njegovi vzdolžni srednji ravnini, če je vozilo opremljeno s pnevmatikami ali gosenicami, opisanimi v točki 2.1, z najmanjšim kolotekom; če obstaja več kot ena pnevmatika ali gosenica, opisana v točki 2.1, se upošteva tista, pri kateri je vozilo najožje;

2.1.2 na bočnih straneh in na višini od 0,75 do 2 m: vsi deli razen:

2.1.2.1 tistih, ki se jih ni mogoče dotakniti s kroglo s premerom 100 mm pri vodoravnem približevanju v vsaki navpični ravnini, pravokotni na dolžinsko os vozila; premik krogle ne sme presegati 80 mm od skrajnega zunanjega roba leve in desne strani vozila proti njegovi vzdolžni srednji ravnini, če je vozilo opremljeno s pnevmatikami ali gosenicami, opisanimi v točki 2.1, z najmanjšim kolotekom; če obstaja več kot ena pnevmatika ali gosenica, opisana v točki 2.1, se upošteva tista, pri kateri je vozilo najožje.

2.2 Namen teh določb je zmanjšati nevarnost ali resnost telesnih poškodb oseb, ki jih pri trku zadene ali oplazi zunanjost vozila. To velja pri mirujočem ali premikajočem se vozilu.

2.3 Ta priloga se ne uporablja za zunanja vzvratna ogledala, vključno z njihovimi nosilci.

2.4 Ta priloga se ne uporablja niti za gosenične verige niti za dele gosenic, ki so znotraj navpične ravnine, ki jo tvori skrajni zunanji rob goseničnega traku ali gosenične verige vozil kategorije C.

2.5 Ta priloga se ne uporablja za dele koles in okrovov koles, ki so znotraj navpične ravnine, ki jo tvori zunanjost stranske stene pnevmatik.

2.6 Ta priloga se ne uporablja za stopnice in opore, vključno z njihovimi nosilci, navedene v točkah 3.3 in 4.2 Priloge XV k Delegirani Uredba (EU) št. 1322/2014.

2.7 Ta priloga se ne uporablja za mehanske, električne, pnevmatske ali hidravlične priključke, vključno z njihovimi nosilci, nameščene ob straneh traktorjev.

2.8 Ta priloga se ne uporablja za zgibne konstrukcije na zložljivih konstrukcijah za zaščito pri prevrnitvi (ROPS) traktorjev kategorij T2, C2, T3 in C3.

3. **Zahteve**

3.1 Na zunanji površini vozila ne sme biti navzven usmerjenih koničastih ali ostrih delov, hrapavih površin ali štrlečih delov, katerih oblika, mere, usmerjenost ali trdota bi lahko povečala nevarnost ali resnost telesnih poškodb osebe, ki jo pri trku zadene ali oplazi zunanja površina vozila.

3.2 Na zunanji površini na obeh straneh vozila ne sme biti navzven usmerjenih delov, ob katere bi se lahko zataknil pešec, kolesar ali motorist.

3.3 Noben štrleči del zunanje površine ne sme imeti polmera zaobljenja, ki je manjši od 2,5 mm, ali pa je vsak zunanji del z robovi nameščen glede na vzdolžno os, tako da je zunanja stran takega dela ravna in brez robov ter na ravnini, ki je vzporedna z navpično ravnino, na kateri je vzdolžna os. Ta zahteva ne velja za dele zunanje površine, ki štrlijo za manj kot 5 mm, vendar morajo biti navzven usmerjeni vogali takšnih delov posneti, razen če takšni deli štrlijo za manj kot 1,5 mm.

3.4 Štrleči deli zunanje površine, izdelani iz materiala s trdoto največ 60 po Shoru A, imajo lahko polmer zaobljenja, manjši od 2,5 mm. Meritev trdote po postopku Shore A se lahko nadomesti z izjavo o vrednosti trdote, ki jo zagotovi proizvajalec sestavnega dela.

3.5 Vozila, opremljena s hidropnevmatskim, hidravličnim ali pnevmatskim vzmetenjem ali napravo za samodejno izravnavanje višine glede na obremenitev, se preskušajo v obremenjenem stanju.

3.6 Za povezovalne strukture na konstrukciji za zaščito pri prevrnitvi traktorjev kategorij T2, C2, T3 in C3 se uporablja samo točka 3.1.

3.7 Pri bočnih smernih svetilkah, gabaritnih svetilkah, sprednjih in zadnjih pozicijskih (bočnih) svetilkah, parkirnih svetilkah, odsevnikih, označevalnih tablah, delovnih svetilkah, zadnjih tablah za označevanje počasnih vozil, vključno z njihovimi nosilci, se uporabljata samo točki 3.1 in 3.2.

3.8 Za izpostavljena orodja na vozilih kategorij R in S, ki imajo ostre robove ali zobe v transportnem načinu in ki jih že zajema Direktiva 2006/42/ES, ne veljajo zahteve iz točk 3.1 do 3.5. Za izpostavljene površine katerega koli drugega dela vozil kategorij R in S z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo nad 60 km/h veljajo zahteve iz točk 3.1 do 3.5. Za izpostavljene površine katerega koli drugega dela vozil kategorij R in S z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki ne presega 60 km/h, veljajo samo zahteve iz točk 3.1 in 3.2.“;

(9) v Prilogi XV se del 2 spremeni:

(a) točki 1.1.1 in 1.1.2 se nadomestita z naslednjim:

„1.1.1 Vlogo za homologacijo tipa vozila glede na njegovo elektromagnetno združljivost na podlagi členov 24 in 26 Uredbe (EU) št. 167/2013 in Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504 vloži proizvajalec vozila.

1.1.2 Proizvajalec vozila predloži opisni list, katerega vzorec je določen v Prilogi I k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(b) v točki 1.1.4 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„To vozilo predstavlja tip vozila, naveden v opisnem listu iz člena 2 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504.“

(c) v točki 1.2.1 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Vlogo za homologacijo tipa EPS glede na njegovo elektromagnetno združljivost na podlagi členov 24 in 26 Uredbe (EU) št. 167/2013 in člena 2 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504 vloži proizvajalec vozila ali proizvajalec EPS.“

(d) točka 1.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„1.2.2 Proizvajalec vozila predloži opisni list, katerega vzorec je določen v Prilogi I k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(e) točka 1.2.6 se nadomesti z naslednjim:

„1.2.6 Kjer je primerno, se opredelijo morebitne omejitve uporabe. Take morebitne omejitve se navedejo v opisnem listu iz člena 2 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504 ali v certifikatu o EU-homologaciji iz Priloge V k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(f) točka 2.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.1 Vsak EPS, ki ustreza tipu, homologiranemu na podlagi te uredbe, mora biti označen z oznako EU-homologacije v skladu s členom 5 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504 in Prilogo XX k tej uredbi.“

(g) točka 3.3.2.4 se nadomesti z naslednjim:

„3.3.2.4 Ne glede na mejne vrednosti iz točk 3.3.2.1, 3.3.2.2 in 3.3.2.3 se šteje, da vozilo izpolnjuje zahteve glede ozkopasovnih emisij, če moč signala na radijski anteni vozila, izmerjena ob meritvah na začetni stopnji iz točke 1.3 dela 4, v frekvenčnem pasu od 88 do 108 MHz znaša manj kot 20 dBμV/m (10 μV/m), in se nadaljnje preskušanje ne zahteva.“

(10) v Prilogi XVII se točki 1.1 in 1.2 nadomestita z naslednjim:

„1.1 Traktorji s kabinami morajo biti opremljeni z ogrevalnim sistemom, ki je skladen s to prilogo. Traktorji s kabinami so lahko opremljeni s klimatskim sistemom. Če je takšen sistem vgrajen, mora biti skladen s to prilogo.

1.2 Ogrevalni sistem mora biti zmožen, v kombinaciji s prezračevanjem kabine, odmrzniti in odrositi vetrobransko steklo. Ogrevalni in hladilni sistemi se preskusijo v skladu z oddelkoma 8 in 9, odstavki 8.1.1 do 8.1.4 oziroma 9.1.1 do 9.1.4 standarda ISO 14269-2:2001. Med preskusom se upravljalni element sistema nastavi v skladu s specifikacijami proizvajalca. Poročila o preskusih se vključijo v opisni list.“

(11) Priloga XIX se spremeni:

(a) točka 2.6.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.6.1 Če višina zgornjega roba registrske tablice glede na cestišče ne presega 1,20 m, mora biti tablica vidna na celotnem prostoru, ki ga omejujejo naslednje štiri ravnine:

(a) dve navpični ravnini, ki se dotikata obeh stranskih robov tablice in tvorita z vzdolžno srednjo ravnino vozila kot 30^{o} navzven levo in desno od tablice;

(b) ravnina, ki se dotika zgornjega roba tablice in tvori z vodoravno ravnino kot 15^{o} navzgor;

(c) vodoravna ravnina, ki poteka skozi spodnji rob tablice.“

(b) vstavi se naslednja točka 2.6.1.a:

„2.6.1.a Če višina zgornjega roba registrske tablice od cestišča presega 1,20 m, mora biti tablica vidna na celotnem prostoru, ki ga obdajajo naslednje štiri ravnine:

(a) dve navpični ravnini, ki se dotikata obeh stranskih robov tablice in tvorita z vzdolžno srednjo ravnino vozila kot 30^{o} navzven levo in desno od tablice;

(b) ravnina, ki se dotika zgornjega roba tablice in tvori z vodoravno ravnino kot 15° navzgor;

(c) ravnina, ki poteka skozi spodnji rob registrske tablice in tvori z vodoravno ravnino kot 15° navzdol.“

(c) točka 2.6.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.6.2 V prostoru, opisanem v točkah 2.6.1 in 2.6.1a, ne sme biti nobenega konstrukcijskega elementa, niti popolnoma prozornega.“

(12) Priloga XX se spremeni:

(a) točki 2.1 in 2.2 se nadomestita z naslednjim:

„2.1 Vsa kmetijska ali gozdarska vozila morajo biti opremljena s tablico in napisi, opisanimi v naslednjih točkah. Tablico in napise namesti proizvajalec.

2.2 Vsi sestavni deli ali samostojne tehnične enote, ki so v skladu s tipom, homologiranim skladno z Uredbo (EU) št. 167/2013, morajo imeti oznako EU-homologacije, opisano v točki 6 te priloge, ali oznako, kot je določena v členu 34(2) navedene uredbe ter navedena v členu 5 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504.“

(b) točki 3.1 in 3.2 se nadomestita z naslednjim:

„3.1 Prepisana tablica proizvajalca, oblikovana v skladu s Prilogo IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504, mora biti trdno pritrjena na opaznem in lahko dostopnem mestu na delu, ki se med običajno uporabo, rednim vzdrževanjem ali popravilom (npr. zaradi poškodbe pri nesreči) ne zamenja. Na njej morajo biti jasno in neizbrisno prikazani podatki, navedeni v vzorcu za oznako EU-homologacije iz Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.

3.2 Proizvajalec lahko navede dodatne podatke pod predpisanimi napisi ali levo/desno od njih ter zunaj jasno označenega pravokotnika, v katerem so samo podatki, predpisani v Prilogi IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(c) točka 4.3 se nadomesti z naslednjim:

„4.3 Navedena mora biti na šasiji ali drugem podobnem delu, po možnosti na sprednji desni strani vozila.“

(d) oddelek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. **Pisava**

Za oznake iz oddelkov 3 in 4 se uporablja pisava, določena v vzorcu za oznako EU-homologacije iz Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(e) v oddelku 6 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Vsaka samostojna tehnična enota ali sestavni del, ki je v skladu s tipom, za katerega je bila v skladu s poglavjem V Uredbe (EU) št. 167/2013 podeljena EU-homologacija samostojne tehnične enote ali sestavnega dela, mora imeti oznako EU-homologacije samostojne tehnične enote ali sestavnega dela v skladu s členom 34(2) navedene uredbe in v skladu s členom 5 Izvedbene uredbe (EU) 2015/504.“

(13) Priloga XXII se spremeni:

(a) v točki 1 se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„V tej prilogi se uporabljata opredelitvi ‚vlečenega vozila z vlečnim ojesom‘ in ‚vlečenega vozila s togim vlečnim ojesom‘, določeni v členu 2 Delegirane uredbe (EU) 2015/68.“

Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve:“

(b) točka 1.2 se nadomesti z naslednjim:

„1.2 ‚največja tehnično dovoljena masa na os' pomeni maso, ki ustreza največji dovoljeni statični navpični obremenitvi, ki se prenese na tla prek koles osi ali goseničnega podvozja na podlagi konstrukcijskih lastnosti osi in vozila ter njunih konstrukcijskih zmogljivosti ne glede na nosilnost pnevmatik ali gosenic."

(c) točka 2.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.2 Pri vozilih kategorij R in S, ki ustvarjajo znatno statično navpično obremenitev na traktor (vlečeno vozilo s togim vlečnim ojesom in vlečeno vozilo s centralno osjo), se šteje, da je največja dovoljena masa vozila vsota največjih dovoljenih mas na os, in za namene homologacije se uporabi ta masa namesto ustrezne največje dovoljene mase iz tretjega stolpca tabele 1. Znatna statična navpična obremenitev na traktor se upošteva pri homologaciji traktorjev, kakor je določeno v točki 2.3.1."

(14) v oddelku 3 Priloge XXV se drugi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Po potrebi je treba zagotoviti ukrepe za odvajanje naboja. Vendar pa se sistem za odvajanje naboja ne zahteva za posode za gorivo, zasnovane za hranjenje goriva s plameniščem najmanj 55 °C. Plamenišče se določi v skladu s standardom ISO 2719: 2002."

(15) v Prilogi XXVI se oddelek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. **Splošno**

Vozila kategorije R, ki jih zajema ta uredba, morajo biti zasnovana tako, da je zagotovljena učinkovita zaščita pred podletom od zadaj za vozila kategorij M_1 in N_1 (*). Izpolnjevati morajo zahteve iz oddelkov 2 in 3 te priloge, imeti morajo certifikat o homologaciji iz Priloge V k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504 in morajo imeti pritrjeno oznako EU-homologacije, kot je določena v točki 5.2 Priloge IV k navedeni uredbi, na konstrukcijo za zaščito pred podletom od zadaj.

_____

(*) Kot je določeno v delu A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES."

(16) v Prilogi XXVII se točki 2.4.1.1 in 2.4.1.2 nadomestita z naslednjim:

„2.4.1.1 na priklopniku z vlečnim ojesom: največ 500 mm za prečno navpično ravnino, ki se dotika skrajnega zadnjega dela pnevmatike na kolesu, ki je neposredno pred zaščitno napravo;

2.4.1.2 na priklopniku s togim vlečnim ojesom ali priklopniku s centralno osjo: v predelu pred prečno ravnino, ki poteka skozi središče sprednje osi, vendar ne pred sprednjim delom karoserije, če obstaja, da se zagotovi normalno upravljanje priklopnika."

(17) v Prilogi XXVIII se oddelek 7 nadomesti z naslednjim:

„7. **Dolžina ploščadi za tovor za traktorje kategorij T4.3 in T2**

7.1 Pri traktorjih kategorije T4.3 dolžina ploščadi za tovor ne sme presegati 2,5-kratnika največjega sprednjega ali zadnjega koloteka traktorja, pri čemer se upošteva tisti kolotek, ki je večji.

7.2 Pri traktorjih kategorije T2 dolžina ploščadi za tovor ne sme presegati 1,8-kratnika največjega sprednjega ali zadnjega koloteka traktorja, pri čemer se upošteva tisti kolotek, ki je večji."

(18) Priloga XXIX se spremeni:

(a) v oddelku 3 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Vlečna naprava mora biti izvedbe z odprto čeljustjo ali vitel, primeren za predviden način uporabe. Odprtina na sredini sornika mora biti 60 mm + 0,5/– 1,5 mm, globina čeljusti, merjena od sredine sornika, pa mora biti 62 mm – 0,5 mm/+5 mm."

(b) oddelek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. **Navodila**

Pravilna uporaba vlečne naprave je pojasnjena v navodilih za uporabo v skladu z zahtevami, določenimi v členu 25 Delegirane uredbe (EU) št. 1322/2014.“

(19) Priloga XXX se spremeni:

(a) točka 2.2.4.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.4.3 Ustrezne informacije v zvezi z oznakami nosilnosti in hitrosti ter predpisan tlak v pnevmatikah se jasno navedejo v priročniku z navodili za uporabo vozila, da se po začetku uporabe vozila zagotovi, da se po potrebi nanj namestijo ustrezne nadomestne pnevmatike s primerno nosilnostjo.“

(b) točka 2.2.6.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.6.2 V primeru „pnevmatik z izboljšanim upogibanjem“ ali „pnevmatik z zelo visokim upogibanjem“, ki spadajo v kategorijo uporabe „traktor – pogonsko kolo“ (označene so s predpono IF ali VF) in se uporabljajo pri hitrosti do največ 10 km/h na vozilu, ki je opremljeno s „sprednjim nakladalnikom“, največja obremenitev pnevmatike ne sme preseči 1,40-kratnika obremenitve, ki ustreza indeksu nosilnosti, ki je naveden na pnevmatiki, ustrezen referenčni tlak pa se mora povečati za 80 kPa.“

(c) točka 2.2.6.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.2.6.3 Kadar so pnevmatike, ki spadajo v kategorijo uporabe ‚traktor – pogonsko kolo‘, označene z oznako hitrostnega razreda D ali A8 in nameščene na kmetijske priklopnike, ki se uporabljajo pri hitrosti med 25 km/h in 40 km/h, največja obremenitev pnevmatike ne sme preseči 1,20-kratnika obremenitve, ki ustreza indeksu nosilnosti, navedenem na pnevmatiki.“

(20) v Prilogi XXXI se točka 1.1 nadomesti z naslednjim:

„1.1 Vozila kategorij Tb in Rb morajo biti opremljena z okrovi koles (deli karoserije, blatniki itd.).“

(21) Priloga XXXIII se spremeni:

(a) točke 1.1, 1.2 in 1.3 se nadomestijo z naslednjim:

„1.1 ‚gosenično podvozje‘ pomeni sistem, ki je sestavljen iz najmanj dveh od naslednjih elementov: koles gosenic, gnanega zobnika gosenice in pogonskega zobnika gosenice z neprekinjeno gosenično verigo ali goseničnim trakom okrog njih;

1.2 ‚kolesa gosenic‘ pomenijo valje v goseničnem podvozju, ki prenašajo maso vozila in goseničnega podvozja na tla prek goseničnega traku ali verige;

1.3 ‚gosenični trak‘ pomeni neprekinjen gibek trak, podoben gumijastemu, ki je na notranji strani ojačan, da omogoča vlečne sile;“

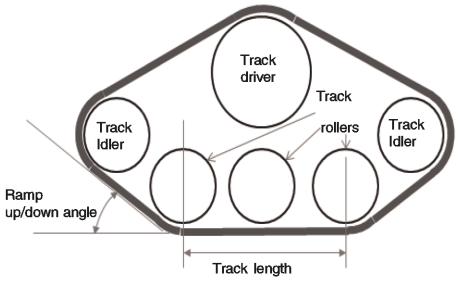
(b) vstavijo se naslednje točke 1.6, 1.7, 1.8 in 1.9:

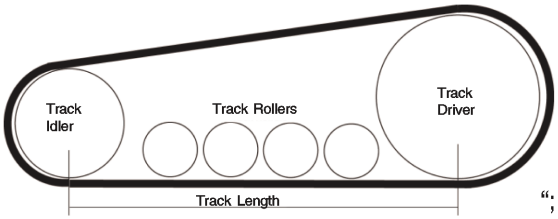
„1.6 ‚gnani zobnik gosenice‘ pomeni verižnike ali jermenice v goseničnem podvozju, ki ne prenašajo navora na gosenični trak ali verigo, ampak je njihova glavna naloga napenjanje gosenične verige ali goseničnega traku; gnani zobniki gosenice lahko tudi ustvarjajo naklon navzgor/navzdol v geometriji gosenice;

1.7 ‚pogonski zobnik gosenice‘ pomeni verižnik ali bobnasto kolo v goseničnem podvozju, ki prenaša navor s pogonskega sistema vozila na gosenični trak ali verigo;

1.8 ‚gosenična veriga‘ pomeni neprekinjeno kovinsko verigo, ki deluje skupaj s pogonskim zobnikom gosenice in ki je povezana s prečno kovinsko ploščo gosenice, ki je lahko obložena z gumijastim trakom za zaščito površine cestišča.

1.9 Slike, na katerih so prikazane opredelitve iz točk 1.2, 1.6 in 1.7:





“;

(c) točke 2.1.1, 2.1.2 in 2.1.3 se nadomestijo z naslednjim:

„2.1.1 Vozila, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 15 km/h, so opremljena bodisi z goseničnimi verigami ali goseničnimi trakovi.

2.1.2 Vozila z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo med 15 km/h in 40 km/h so opremljena samo z goseničnimi trakovi.

2.1.3 Vozila z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo več kot 40 km/h so opremljena samo z goseničnimi trakovi.“

(d) točki 3.1 in 3.2 se nadomestita z naslednjim:

„3.1 Vozila z največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo najmanj 15 km/h so opremljena z goseničnimi trakovi.

3.2 Gosenična podvozja morajo biti takšna, da ne povzročajo poškodb na cestah. Vozila z goseničnim podvozjem ne povzročajo poškodb na cestah, če se ne presežejo omejitve, določene v točkah 3.3 do 3.5, in če je površina goseničnega podvozja, ki pride v stik s cestiščem, sestavljena iz elastomernega materiala (na primer iz gume itd.).“

(e) točka 3.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„3.3.1 Gosenične verige“;

(f) točka 3.3.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„3.3.1.2 Pri vozilih s kombinacijo osi s kolesi in gosenic se obremenitev, ki se prenaša prek osi s kolesi pri obremenjenem vozilu, izmeri z uporabo ustreznih tehtalnih plošč, nato pa se odšteje od skupne največje dovoljene mase, da se izračuna P. Druga možnost je, da se največja dovoljena masa vozila nadomesti z največjo skupno obremenitvijo za goseničnо podvozje, ki jo določi proizvajalec.“

(g) točka 3.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„3.3.2 Gosenični trakovi“;

(h) točka 3.3.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„3.3.2.2 Pri vozilih s kombinacijo osi s kolesi in gosenic se obremenitev, ki se prenaša prek osi s kolesi pri obremenjenem vozilu, izmeri z uporabo ustreznih tehtalnih plošč, nato pa se odšteje od skupne največje dovoljene mase, da se izračuna P. Druga možnost je, da se največja dovoljena masa vozila nadomesti z največjo skupno obremenitvijo za goseničnо podvozje, ki jo določi proizvajalec.“

(i) točki 3.9.1.1 in 3.9.1.2 se nadomestita z naslednjim:

„3.9.1.1 Pri vozilih s samo enim goseničnim podvozjem na vsaki strani se krmiljenje izvaja tako, da se spremeni hitrost med levim in desnim goseničnim podvozjem.

3.9.1.2 Pri vozilih z dvema goseničnima podvozjema na vsaki strani se krmiljenje izvaja z zgibanjem sprednjega in zadnjega dela vozila okrog sredinske navpične osi ali z obračanjem dveh nasprotnih ali vseh štirih goseničnih podvozij.“

(j) točka 3.9.2.1 se nadomesti z naslednjim:

„3.9.2.1 Krmiljenje se izvaja z zgibanjem sprednjega in zadnjega dela vozila okrog sredinske navpične osi ali z zgibanjem vseh goseničnih podvozij.“

(22) Priloga XXXIV se spremeni:

(a) točka 1.3 se nadomesti z naslednjim:

„1.3 ‚referenčno središče mehanske naprave za spenjanje na traktorju‘ pomeni točko na osi sornika, ki je enako oddaljena od krakov čeljusti, in točko presečišča simetrijske ravnine vlečnega kavlja z linijo konkavnega dela kavlja na višini stika z vlečnim ušesom, ko je ta v položaju za vleko;“

(b) vstavi se naslednja točka 1.3.a:

„1.3.a ‚referenčno središče mehanske naprave za spenjanje na vlečenem vozilu‘ pomeni pri napravah za spenjanje z valjasto ali zaobljeno glavo točko presečišča med navpično osjo, ki poteka skozi središče luknje naprave, in središčno ravnino valjaste ali zaobljene glave naprave, ter pri napravah za spenjanje s kroglasto glavo točko geometričnega središča kroglaste vdolbine;“

(c) točka 1.4 se nadomesti z naslednjim:

„1.4 ‚višina mehanske naprave za spenjanje na traktorju nad tlemi‘ pomeni razdaljo med vodoravno ravnino, ki poteka skozi referenčno središče mehanske naprave za spenjanje na traktorju, in vodoravno ravnino, na kateri stojijo kolesa traktorja;“

(d) točka 2.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.2 Deli mehanske naprave za spenjanje na vozilu morajo izpolnjevati zahteve za mere in trdnost iz točke 3.1 in točke 3.2 ter zahteve za navpično obremenitev priključne točke iz točke 3.3.“

(e) v odstavku 2.6 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Pri mehanskih napravah za spenjanje na traktorjih se mora vlečno uho odklanjati za najmanj 60° vodoravno v obe smeri od vzdolžne osi nevgrajene naprave za spenjanje. Poleg tega se zahteva stalna gibljivost v navpični smeri za 20° navzgor in navzdol. (Glej tudi Dodatek 1.)“

(f) točki 2.7 in 2.8 se nadomestita z naslednjim:

„2.7 Pri mehanskih napravah za spenjanje na traktorjih mora čeljust omogočati aksialno sukanje vlečnega ušesa za najmanj 90° v desno ali levo okoli vzdolžne osi naprave za spenjanje s stalnim zaviralnim navorom med 30 in 150 Nm.

Vlečni kavelj, nevrtljiva vlečna sklopka s sornikom in lovilnikom, vlečna krogla in vlečni sornik (klin) morajo omogočati aksialno sukanje vlečnega ušesa za najmanj 20° v desno ali levo okoli vzdolžne osi naprave za spenjanje.

2.8 Zaradi preprečitve nenamernega odpenjanja iz vlečnega ušesa pri mehanskih napravah za spenjanje na traktorjih razdalja med vrhom vlečnega kavlja, glave krogle ali sornika (klina) in varovalom (vpenjalno napravo) ne sme biti večja od 10 mm pri največji nazivni obremenitvi.“

(g) točka 3.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„Največjo statično navpično obremenitev predpiše proizvajalec, vendar pa ne sme presegati 3 000 kg, razen pri vlečnih kroglah, kjer največja obremenitev ne sme presegati 4 000 kg.“

(h) v točki 3.4.1 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Pri mehanskih napravah za spenjanje na traktorjih morajo biti vsi traktorji, katerih največja tehnično dovoljena masa presega 2,5 tone, opremljeni z napravo za spenjanje za priklopnik, katere oddaljenost od tal izpolnjuje enega od naslednjih pogojev:“

(i) točki 4.1 in 4.2 se nadomestita z naslednjim:

„4.1 Vozilo, ki je predstavnik tipa vozila v postopku homologacije, z vgrajeno homologirano napravo za spenjanje se predloži tehnični službi, odgovorni za izvajanje homologacijskih preskusov.

4.2 Tehnična služba, ki je odgovorna za izvajanje homologacijskih preskusov, preveri, ali je homologirani tip naprave za spenjanje primeren za vgradnjo na tip vozila, za katerega se zahteva homologacija. Zlasti preveri, ali pritrditev naprave za spenjanje ustreza pritrditvi, ki je bila preskušena ob podelitvi EU-homologacije sestavnega dela.“

(j) v točki 4.3 se druga alinea nadomesti z naslednjim:

„— kratek tehnični opis naprave za spenjanje, ki navaja vrsto izdelave in uporabljen material,“

(k) točki 4.5.2 in 4.5.3 se nadomestita z naslednjim:

„4.5.2 naprava je primerna za vgradnjo na tip vozila, za katerega se zahteva razširitev EU-homologacije;

4.5.3 pritrditev naprave za spenjanje na vozilo ustreza pritrditvi, ki je bila predstavljena ob podelitvi EU-homologacije sestavnega dela.“

(l) točka 4.6 se nadomesti z naslednjim:

„4.6 Za vsako podeljeno ali zavrnjeno homologacijo ali razširitev homologacije mora biti certifikatu o EU-homologaciji priložen certifikat, katerega predloga je določena v Prilogi V k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504.“

(m) točka 4.7 se nadomesti z naslednjim:

„4.7 Če je vloga za EU-homologacijo tipa vozila vložena sočasno z zahtevkom za EU-homologacijo sestavnega dela za napravo za spenjanje na vozilu, za katerega se zahteva EU-homologacija, sta točki 4.1 in 4.2 nepotrebni.“

(n) točka 5.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„5.1.2 oznaka EU-homologacije sestavnega dela, skladna z vzorcem iz Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2015/504;“

(o) doda se naslednji oddelek 8:

„8. Naslednja vozila so lahko opremljena z napravami za spenjanje za priključitev tritočkovnega priklopa ali spodnjih dvižnih rok traktorja:

(a) vozila kategorije Sa;

(b) zamenljiva vlečena oprema kategorije Ra, namenjena predvsem predelavi materialov v smislu člena 3(9) Uredbe (EU) št. 167/2013;

(c) vozila kategorije Ra, pri katerih je razlika med maso obremenjenega in neobremenjenega vozila manj kot 2 toni.

Če so vozila, navedena v prvem odstavku, opremljena z napravami za spenjanje, namenjenimi za povezavo s tritočkovnim priklopom ali spodnjimi dvižnimi rokami traktorja, morajo deli teh sistemov izpolnjevati dimenzijske zahteve iz oddelka 5 standarda ISO 730:2009 (sprememba 1): 2014.

Izračuni proizvajalca ali rezultati preskusov trdnosti delov naprav za spenjanje morajo biti v skladu z Direktivo 2006/42/ES predloženi tehnični službi namesto rezultatov preskusov iz točke 3.2 te priloge. Tehnična služba preveri točnost proizvajalčevih izračunov ali rezultatov preskusov. Ustrezne informacije v zvezi z varnim spenjanjem ter navpično in bočno pritrditvijo spodnjih povezav, kakovostjo materiala nadomestnih delov ter dovoljeno zračnostjo se vključijo v navodila za uporabo.“

(p) Dodatek 1 se spremeni:

(i) deli z naslovom „Tipi mehanske naprave za spenjanje na traktorjih“ in „Tipi mehanske naprave za spenjanje na vlečenih vozilih“ se nadomestijo z naslednjim:

„**Mehanske naprave za spenjanje na kmetijskih in gozdarskih vozilih**

Mehanske naprave na traktorjih

‚Vlečna sklopka s sornikom in lovilnikom‘: glej sliki 1 in 2.

‚Nevrtljiva vlečna sklopka s sornikom in lovilnikom‘: glej sliko 1d.

‚Vlečni kavelj‘: glej sliko 1 – ‚Hitch-hook dimensions‘ v ISO 6489-1:2001.

‚Vlečne vilice‘: glej sliko 3.

‚Vlečna krogla‘: glej sliko 4.

‚Sornik (klin)‘: glej sliko 5.

Mere vlečnih vilic morajo biti v skladu z merami naslednjih kategorij iz standarda ISO 6489-3:2004:

Kategorija (0) (sornik 18); združljivo z ISO 5692-3, oblika W (22-mm odprtina).

Kategorija (1) (sornik 30); združljivo z ISO 5692-3, oblika X (35-mm uho); ISO 5692-2:2002 (40-mm odprtina); ISO 8755:2001 (40-mm odprtina).

Kategorija (2) (sornik 30); združljivo z ISO 5692-3, oblika X (35-mm uho); ISO 5692-2:2002 (40-mm odprtina); ISO 8755:2001 (40-mm odprtina).

Kategorija (3) (sornik 38); združljivo z ISO 5692-1:2004 (50-mm uho); ISO 5692-3:2011, oblika Y (50-mm odprtina); ISO 20019:2001.

Kategorija (4) (sornik 50); združljivo z ISO 5692-3:2011, oblika Z (68-mm odprtina).

Mehanske naprave za spenjanje na vlečenih vozilih

‚Vlečna ušesa‘ v skladu z ISO 5692-1:2004 (50-mm odprtina, 30-mm premer ušesa).

‚Vlečna ušesa‘ v skladu z ISO 20019:2001 (50-mm sredina odprtine, premer ušesa od 30 do 41 mm).

‚Vrtljiva vlečna ušesa‘ v skladu z ISO 5692-3:2011.

‚Ušesa za spenjanje' v skladu z ISO 5692-2:2002 (40-mm odprtina).

‚Vlečno uho' v skladu z ISO 8755:2001 (40-mm odprtina).

‚Vlečno uho' v skladu z ISO 1102:2001 (50-mm odprtina).

‚Naprava za spenjanje' v skladu z ISO 24347:2005 (80-mm premer krogle).";

(ii) naslov slike 4 se nadomesti z naslednjim:

„Vlečna krogla (ustreza standardu ISO 24347:2005)"

(iii) naslov slike 5 se nadomesti z naslednjim:

„Vlečni sornik (klin) (ustreza standardu ISO 6489-4:2004)"

(iv) tabela 2 se nadomesti z naslednjim:

„Tabela 2

Sestavni del za spenjanje na traktorju	Sestavni del za spenjanje na vlečenem vozilu
Ustreza standardu ISO 6489-1:2001 (kavelj)	Ustreza standardu ISO 5692-1:2004 (vlečno uho, 50-mm sredina odprtine, 30-mm premer ušesa) ali standardu ISO 20019:2001 (vlečno uho, 50-mm sredina odprtine, od 30- do 41-mm premer ušesa) ali standardu ISO 5692-3:2011 (vrtljiva vlečna ušesa; skladna samo z obliko Y, 50-mm odprtina)
Ustreza standardu ISO 6489-5:2011 (nevrtljiva vlečna sklopka s sornikom in lovilnikom)	Ustreza standardu ISO 5692-3:2011 (vrtljiva vlečna ušesa)
Ustreza standardu ISO 6489-2:2002 (vlečna sklopka s sornikom in lovilnikom)	Ustreza standardu ISO 5692-2:2002 (uho za spenjanje, 40-mm odprtina) ali standardu ISO 8755:2001 (40-mm vlečno uho) ali standardu ISO 1102:2001 (50-mm vlečno uho, združljivo samo s standardom ISO 6489-2:2002, oblika A – neavtomatska)
Ustreza standardu ISO 6489-3:2004 (vlečno oje)	Ustrezna naprava za spenjanje, navedena v tem stolpcu, ki se prilega meram vlečnih vilic traktorja iz tega dodatka ali ustreza vlečnim ušesom vozil Sa in pritrditvi na vlečne vilice v skladu s standardom ISO 21244:2008.
Ustreza standardu ISO 24347:2005 (vlečna krogla)	Ustreza standardu ISO 24347:2005 (80-mm premer krogle)
Ustreza standardu ISO 6489-4:2004 (vlečni klin)	Ustreza standardu ISO 5692-1:2004 (vlečno uho, 50-mm sredina odprtine, 30-mm premer ušesa) ali standardu ISO 5692-3:2011 (vrtljiva vlečna ušesa; skladna samo z obliko Y, 50-mm odprtina) "

(q) Dodatek 2 se spremeni:

(i) v točki 3.1 se prvi, drugi in tretji odstavek nadomestijo z naslednjim:

„Preskušane mehanske naprave za spenjanje se obremenijo s preskusno silo pod kotom, ki ga določa položaj navpične preskusne obremenitve Fv glede na vodoravno preskusno obremenitev Fh v smeri vzdolžne srednje ravnine, ki poteka od zgornjega sprednjega dela proti spodnjemu zadnjemu delu.

Preskusna sila deluje na običajni točki stika med mehansko napravo za spenjanje na traktorju in ustrezno napravo na vlečenem vozilu.

Zračnost med mehansko napravo za spenjanje na traktorju in ustrezno napravo na vlečenem vozilu je čim manjša.“

(ii) v točki 3.1 se peti odstavek nadomesti z naslednjim:

„Če je zaradi zasnove mehanske naprave za spenjanje (npr. prevelika zračnost, vlečni kavelj) nemogoče izvesti preskus z izmenično preskusno obremenitvijo, se lahko obremenjevanje opravi tudi na podlagi naraščanja v smeri vleke ali tlaka, kar od tega je večje.“

(iii) doda se naslednja točka 3.3:

„3.3 Obremenitev

Pri sestavnih delih mehanske naprave za spenjanje na traktorju ali vlečenem vozilu se obremenijo sestavni deli ene ustrezne mehanske naprave za spenjanje na vlečenem vozilu oziroma traktorju, kot je dovoljeno v kombinacijah iz tabele 2 v Dodatku 1.“

(r) Dodatek 3 se spremeni:

(i) točka 1.2 se nadomesti z naslednjim:

„1.2 Priprava preskusa

Preskuse je treba opraviti na posebni pripravi, pri čemer morajo biti mehanska naprava za spenjanje in vse morebitne naprave za njeno priključitev na vozilo pritrjene na togo konstrukcijo z istimi deli, ki se uporabljajo za njeno pritrditev na vozilo.“

(ii) v točki 1.4.2 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Podatki, zapisani za izris krivulje obremenitev/deformacija pri vlečni obremenitvi, ali graf te krivulje, ki ga izriše tiskalnik, povezan z napravo za obremenjevanje, morajo temeljiti samo na postopku s povečevanjem obremenitev, z začetkom pri sili 500 daN, glede na referenčno središče mehanske naprave za spenjanje na traktorju ali vlečenem vozilu.“

(iii) v odstavku 1.5 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Pred preskusom iz točke 1.4.2 je treba opraviti preskus, pri katerem se referenčno središče mehanske naprave za spenjanje na traktorju ali vlečenem vozilu postopoma obremenjuje od začetne obremenitve 500 daN do trikratne vrednosti največje dovoljene navpične sile (v daN, enako $g \cdot S/10$), ki jo priporoča proizvajalec.“