31974L0151

28.3.1974 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* L 84/25

# DYREKTYWA RADY

## z dnia 4 marca 1974 r.

## w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do niektórych części i charakterystyk kołowych ciągników rolniczych lub leśnych

(74/151/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Zgromadzenia ([1]),

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

a także mając na uwadze, co następuje:

wymogi techniczne, które ciągniki muszą spełniać w myśl obowiązujących przepisów krajowych, dotyczą między innymi maksymalnej masy całkowitej, położenia i zamocowania tylnych tablic rejestracyjnych, zbiorników paliwa, obciążenia balastowego, dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego oraz dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego (tłumika);

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

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

1. „Ciągnik rolniczy lub leśny" oznacza każdy pojazd silnikowy wyposażony w koła lub gąsienice, mający co najmniej dwie osie, którego główna funkcja polega na mocy pociągowej i który został specjalnie skonstruowany w celu holowania, pchania, przewożenia lub napędzania niektórych narzędzi, maszyn lub przyczep, przeznaczonych do stosowania w rolnictwie lub leśnictwie. Może on być wyposażony do przewożenia rzeczy i osób.

2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie wyłącznie do ciągników określonych w poprzednim ustępie, wyposażonych w ogumienie pneumatyczne i mających dwie osie oraz rozwijających maksymalną prędkość konstrukcyjną 6–25 km/godz.

*Artykuł 2*

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić przyznania homologacji typu EWG lub homologacji krajowej ciągnika z przyczyn odnoszących się do:

— maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej,

— położenia i zamocowania tylnych tablic rejestracyjnych,

— zbiorników paliwa,

— obciążenie balastowe,

— dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych,

— dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego (tłumika),

jeżeli spełniają one wymogi określone w odpowiednich załącznikach.

*Artykuł 3*

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić rejestracji ciągnika ani zakazać jego sprzedaży, wprowadzenia do eksploatacji lub użytkowania z przyczyn odnoszących się do części lub właściwości wymienionych w art. 2, jeśli spełniają one wymogi określone w odpowiednich załącznikach.

*Artykuł 4*

Zmiany niezbędne w celu dostosowania do postępu technicznego wymogów określonych w załącznikach, z wyjątkiem określonych w ppkt I.1 oraz I.4.1.2 załącznika VI, przyjmuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy Rady w sprawie homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych.

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

*Artykuł 5*

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

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

*Artykuł 6*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 marca 1974 r.

*W imieniu Rady*
W. SCHEEL
*Przewodniczący*

*ZAŁĄCZNIK I*

**MAKSYMALNA DOPUSZCZALNA MASA CAŁKOWITA**

1. Maksymalna technicznie dopuszczalna masa całkowita podana przez producenta jest zatwierdzana przez właściwy organ administracyjny jako maksymalna dopuszczalna masa całkowita, pod warunkiem że:

1.1. wyniki wszystkich przeprowadzonych przez ten organ badań, w szczególności badań dotyczących hamulców i kierowania, są zadowalające.

1.2. maksymalna dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 14 ton, a maksymalna dopuszczalna masa na oś nie przekracza 10 ton.

2. Niezależnie od obciążenia ciągnika, nacisk na drogę kół osi napędowej nie może wynosić mniej niż 20 % masy ciągnika bez obciążenia.

---

*ZAŁĄCZNIK II*

1. **KSZTAŁT I WYMIARY POWIERZCHNI PRZEZNACZONEJ POD TYLNĄ TABLICĘ REJESTRACYJNĄ**

Powierzchnia przeznaczona pod tylną tablicę rejestracyjną o prostokątnym kształcie lub zbliżonym do prostokątnego ma następujące minimalne wymiary:

— długość 240 mm;

— wysokość 165 mm.

2. **POŁOŻENIE POWIERZCHNI PRZEZNACZONEJ DO MONTAŻU ORAZ MOCOWANIE TABLICY REJESTRACYJNEJ.**

Powierzchnia przeznaczona do montażu ma być tak dobrana, aby po prawidłowym zamocowaniu tablice rejestracyjne miały następujące właściwości:

2.1. **Położenie tablicy rejestracyjnej w stosunku do szerokości pojazdu**

Punkt środkowy tablicy rejestracyjnej nie może być przesunięty na prawo od płaszczyzny symetrii ciągnika w Państwach Członkowskich o obowiązującym ruchu prawostronnym lub na lewo w państwach o ruchu lewostronnym.

W Państwach Członkowskich o ruchu prawostronnym lewa zewnętrzna krawędź tablicy nie może być przesunięta na lewo od płaszczyzny pionowej, która jest równoległa do płaszczyzny symetrii ciągnika i która sięga najdalej wysuniętego na zewnątrz punktu pojazdu.

W Państwach Członkowskich o ruchu lewostronnym prawa zewnętrzna krawędź tablicy nie może być przesunięta na prawo od płaszczyzny pionowej, która jest równoległa do płaszczyzny symetrii ciągnika i która sięga najdalej wysuniętego na zewnątrz punktu pojazdu.

2.2. **Położenie tablicy rejestracyjnej w stosunku do wzdłużnej płaszczyzny symetrii ciągnika**

Tablica rejestracyjna jest ustawiona prostopadle lub prawie prostopadle do płaszczyzny symetrii ciągnika.

2.3. **Położenie tablicy rejestracyjnej w stosunku do płaszczyzny pionowej**

Tablica rejestracyjna jest pionowa z tolerancją do 5°. Jednakże jeżeli wymaga tego kształt ciągnika, tablica rejestracyjna może być nachylona w pionie:

2.3.1. nie więcej niż 30° w przypadku gdy powierzchnia, do której zamontowana jest tablica rejestracyjna, skierowana jest ku górze, pod warunkiem że wysokość położenia górnej krawędzi tablicy rejestracyjnej nad ziemią nie przekracza 1,20 m;

2.3.2. nie więcej niż 15° w przypadku gdy powierzchnia, do której zamontowana jest tablica rejestracyjna, skierowana jest ku dołowi, pod warunkiem że wysokość położenia górnej krawędzi tablicy rejestracyjnej nad ziemią nie przekracza 1,20 m.

2.4. **Wysokość położenia tablicy rejestracyjnej nad ziemią**

Wysokość położenia dolnej krawędzi tablicy rejestracyjnej nad ziemią nie może być mniejsza niż 0,30 m: wysokość położenia górnej krawędzi tablicy rejestracyjnej nad ziemią nie może być większa niż 1,20 m. Jednakże w przypadkach, w których jest niemożliwe spełnienie tego ostatniego wymagania, wysokość położenia może przekroczyć 1,20 m, ale powinna zbliżać się, na ile pozwoli konstrukcja ciągnika, do tego ograniczenia i w żadnym wypadku nie może przekroczyć 2,5 m.

2.5. **Określenie wysokości położenia tablicy rejestracyjnej nad ziemią**

Wysokości podane w ppkt 2.3 i 2.4 są mierzone w ciągniku bez obciążenia.

---

*ZAŁĄCZNIK III*

## ZBIORNIKI NA PALIWO PŁYNNE

1. Zbiorniki paliwa muszą być wykonane tak, aby były odporne na korozję. Muszą skutecznie przejść badania na przeciekanie przeprowadzone przez producenta przy ciśnieniu dwa razy większym niż ciśnienie robocze, ale w żadnym wypadku nie mniejszym niż 1,3 bara. Każde nadmierne ciśnienie lub ciśnienie większe od ciśnienia roboczego musi być automatycznie wyrównywane za pomocą odpowiednich urządzeń (upustów, zaworów bezpieczeństwa itd.). Upusty muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby nie stwarzały zagrożenia pożarem. Paliwo nie może wydostawać się przez korek zbiornika ani przez urządzenia służące do wyrównywania nadmiaru ciśnienia nawet w pozycji odwróconej zbiornika: można dopuścić kapanie.

2. Zbiorniki paliwa muszą być zainstalowane w taki sposób, aby były zabezpieczone przed skutkami uderzenia z przodu lub od tyłu pojazdu; w pobliżu zbiornika nie powinny znajdować się żadne wystające części, ostre krawędzie itp.

---

*ZAŁĄCZNIK IV*

## OBCIĄŻENIE BALASTOWE

Jeżeli w celu spełnienia wymagań przepisów ustanowionych dla uzyskania homologacji typu EWG ciągnik musi zostać wyposażony w obciążenie balastowe, obciążenie to musi pochodzić od producenta, być wykonane z metalu, zaprojektowane tak, aby mogło być zamocowane na ciągniku, oraz musi być opatrzone znakiem firmy, która je wyprodukowała, oraz nosić wskazanie przybliżonej masy w kilogramach.

---

*ZAŁĄCZNIK V*

## DŹWIĘKOWE SYGNAŁY OSTRZEGAWCZE

1. Dźwiękowy sygnał ostrzegawczy musi być opatrzony znakiem homologacji typu EWG przepisanym dyrektywą Rady z dnia 27 lipca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych pojazdów silnikowych [1].

2. **Właściwości dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych zamontowanych w ciągniku**

[1] Dz.U. L 176 z 10.8.1970, str. 12.

2.1. **Badania akustyczne**

W przypadku gdy typ ciągnika został homologowany, właściwości sygnału ostrzegawczego zamontowanego do ciągnika tego typu są sprawdzane w następujący sposób:

2.1.1 Poziom głośności dźwięku urządzenia zamontowanego na ciągniku mierzy się w odległości 7 metrów od przodu ciągnika w terenie otwartym oraz możliwie jak najbardziej płaskim. Wyłącza się silnik ciągnika. Rzeczywiste napięcie zasilające urządzenie jest zgodne z napięciem określonym w ppkt 1.2.1 załącznika I dyrektywy, o której mowa w pkt 1 powyżej.

2.1.2. Pomiary przeprowadzane są wg skali pomiarowej „A" normy Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej (IEC).

2.1.3. Maksymalny poziom dźwięku określa się na wysokości między 0,5 i 1,5 m nad ziemią.

2.1.4. Maksymalny poziom dźwięku nie może być niższy niż 93 dB (A).

---

*ZAŁĄCZNIK VI*

I. **DOPUSZCZALNE POZIOMY HAŁASU**

I.1. **Ograniczenia**

Poziom hałasu ciągników, określonych w art. 1 niniejszej dyrektywy, mierzony w warunkach określonych w niniejszym załączniku, nie może przekroczyć następujących poziomów:

89 dB (A) dla ciągników, których masa bez obciążenia wynosi powyżej 1,5 t;

85 dB (A) dla ciągników, których masa bez obciążenia nie przekracza 1,5 t.

I.2. **Przyrządy pomiarowe**

Hałas emitowany przez ciągniki mierzy się za pomocą miernika poziomu dźwięku typu opisanego w publikacji 179, 1 wydanie (1965) Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej.

I.3. **Warunki dokonywania pomiaru**

Pomiary są przeprowadzane na ciągnikach nieobciążonych na terenie wystarczająco cichym i otwartym (poziom hałasu otoczenia oraz wiatru muszą wynosić przynamniej o 10 dB (A) mniej od mierzonego hałasu).

Teren ten może mieć kształt np. otwartej przestrzeni o promieniu 50 metrów, której środkowa część o promieniu 20 metrów jest praktycznie płaska. Powierzchnia może być pokryta betonem, asfaltem lub podobnym materiałem, jednakże nie może być pokryta sypkim śniegiem, wysoka trawą, sypką ziemią lub popiołem.

Powierzchnia bieżni testowej ma być taka, aby nie powstawał nadmierny hałas opon. Warunek ten odnosi się tylko do pomiarów hałasu emitowanego przez ciągniki w ruchu.

Pomiary przeprowadza się przy dobrej pogodzie i niewielkim wietrze. Nikt nie może przebywać blisko ciągnika lub mikrofonu poza obserwatorem odczytującym wyniki z przyrządu pomiarowego, ponieważ obecność dodatkowych osób w pobliżu ciągnika lub mikrofonu mogą znacząco zmienić odczyty z urządzenia pomiarowego. Wahania wskaźnika, które wydają się nie być związane z właściwościami ogólnego poziomu hałasu, nie są uwzględniane przy odczytywaniu wyników.

I.4. **Metoda dokonywania pomiarów**

I.4.1. Pomiar hałasu emitowanego przez ciągniki w ruchu (do celów homologacji typu).

Przynajmniej dwa pomiary dokonywane są po obu stronach ciągnika. Wstępne pomiary mogą być przeprowadzone w celu regulacji urządzenia, ale nie są brane pod uwagę.

Mikrofon ustawia się 1,2 m nad ziemią w odległości 7,5 m od środka prostej trasy ciągnika, CC, mierzonej wzdłuż prostopadłej do niej prostej PP' (rysunek 1).

Dwie proste AA' i BB', równoległe do prostej PP' i znajdujące się odpowiednio 10 m z przodu i 10 m z tyłu tej prostej, są nanoszone na bieżnię testową. Ciągniki zbliżają się do prostej AA' z dużą prędkością, jak określono poniżej. Przepustnica zostaje wówczas otwarta możliwie najszybciej i trzymana w pozycji maksymalnego otwarcia do momentu, gdy tył ciągnika [1] przekroczy linię BB'; przepustnica zostaje wówczas możliwie najszybciej zamknięta.

Maksymalny zanotowany poziom hałasu stanowi wynik pomiaru.

I.4.1.1. Prędkość podczas testu wynosi trzy czwarte maksymalnej prędkości, która może być osiągnięta na najwyższym biegu przeznaczonym do jazdy drogowej.

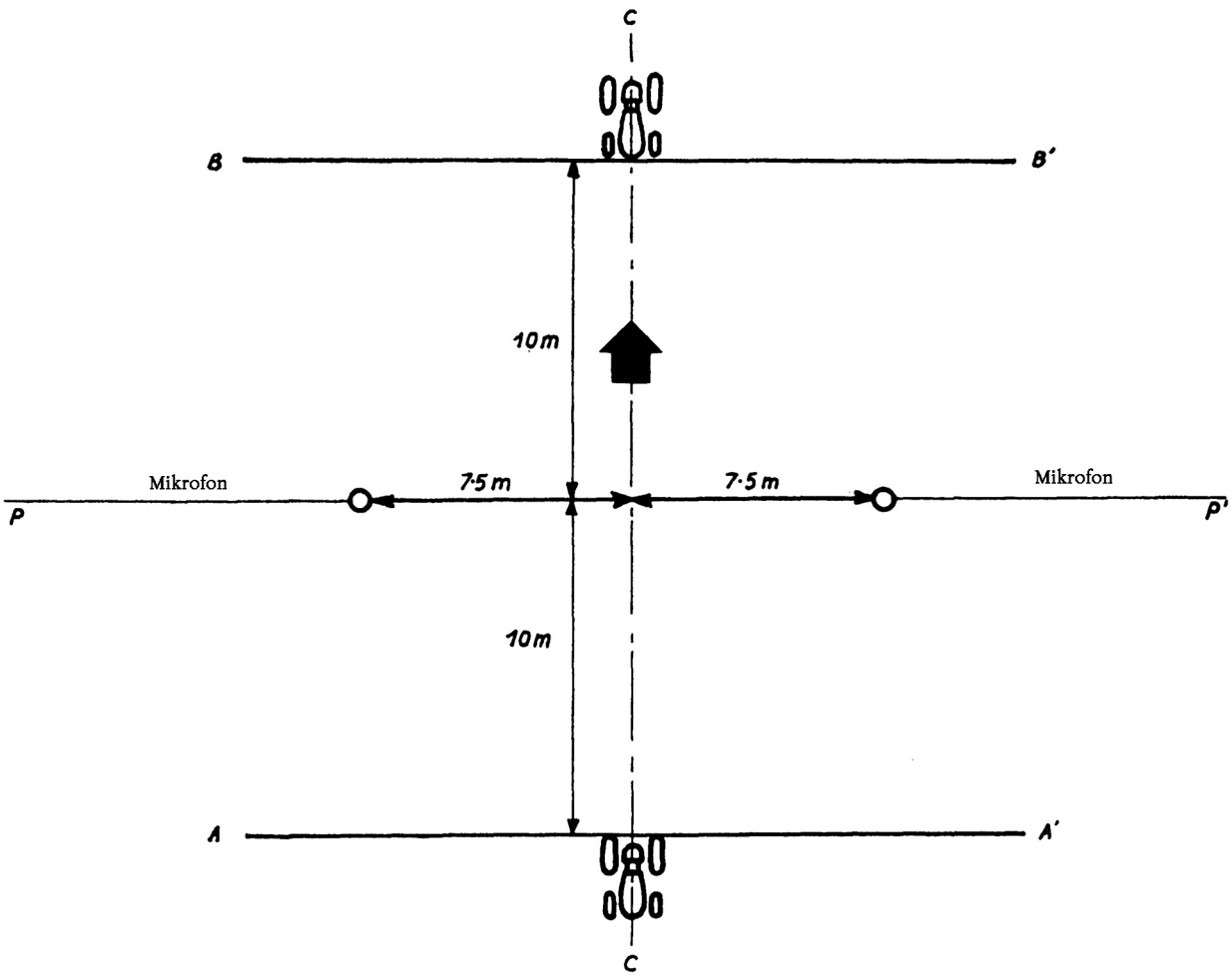
I.4.1.2. Interpretacja wyników

I.4.1.2.1. Uwzględniając niedokładności instrumentów pomiarowych, od każdego wyniku odczytanego z urządzenia pomiarowego należy odjąć 1 dB (A).

I.4.1.2.2. Wyniki uznaje się za ważne, jeżeli różnica dwóch następujących po sobie wyników nie przekracza 2 dB (A).

I.4.1.2.3. Najwyższy zmierzony poziom hałasu stanowi wynik testu. Jeżeli wynik ten przekracza o 1 dB (A) maksymalny dopuszczalny poziom hałasu dla sprawdzanej kategorii ciągników, przeprowadza się dwa kolejne pomiary. Trzy z czterech przeprowadzonych pomiarów muszą mieścić się w granicach przepisanych wartości.

**Pozycje pomiarowe ciągników w ruchu**




*Rysunek 1*

[1] Jeżeli ciągnik posiada przyczepę, nie jest to brane pod uwagę w określaniu, kiedy prosta BB' zostaje przekraczana.

I.4.2. Pomiary hałasu ciągników nieporuszających się (niewymagane do celów homologacji typu).

I.4.2.1. Stanowisko miernika poziomu dźwięku

Pomiary są przeprowadzane w pkt X (wskazanym na rysunku 2) w odległości 7 m od najbliższej powierzchni ciągnika.

Mikrofon znajduje się 1,2 m nad ziemią.

I.4.2.2. Liczba pomiarów

Przeprowadza się przynajmniej dwa pomiary.

I.4.2.3. Warunki przeprowadzenia badania odnoszące się do ciągnika

Silnik ciągnika bez regulatora prędkości uruchamia się na trzy czwarte prędkości obrotowej, przy której, według producenta, ciągnik rozwija maksymalną moc. Prędkość obrotowa silnika mierzona jest za pomocą niezależnego instrumentu pomiarowego, np. rolki i tachometru. Jeżeli silnik ma regulator prędkości, zapobiegający przekroczeniu przez silnik prędkości, przy której osiąga on swoją maksymalną moc, jest uruchamiany na maksymalnej prędkości, na którą pozwala regulator.

Przed przeprowadzeniem jakichkolwiek pomiarów silnik jest doprowadzany do swojej normalnej temperatury roboczej.

I.4.2.4. Interpretacja wyników

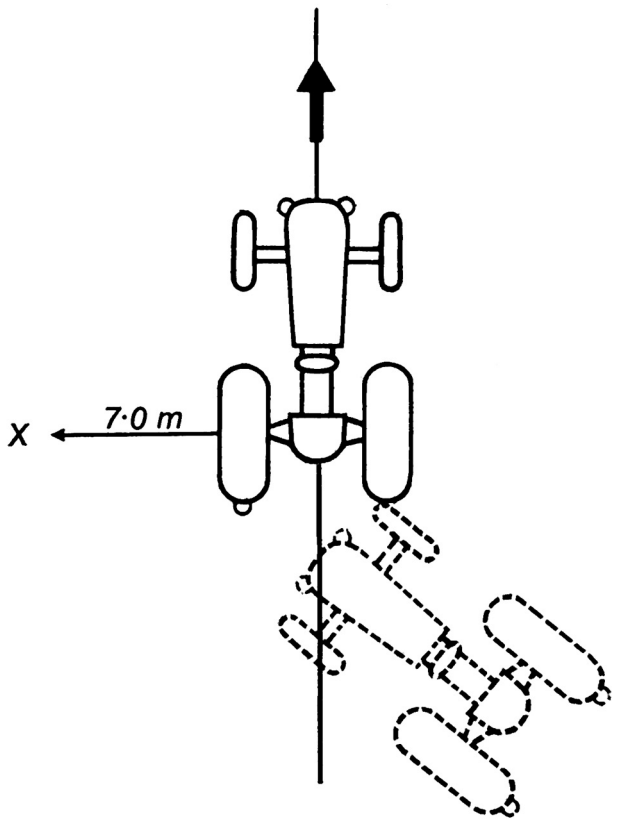
Wszystkie zanotowane wyniki pomiarów poziomu dźwięku są podawane w sprawozdaniu.

Sposób obliczenia mocy silnika podaje się we właściwym miejscu. Podaje się także stan obciążenia ciągnika.

Wyniki uznaje się za ważne, jeżeli różnica dwóch następujących po sobie wyników po tej samej stronie ciągnika nie przekracza 2 dB (A).

Najwyższa zanotowana wartość stanowi wynik pomiaru.

**Pozycje pomiarowe dla ciągników nieporuszających się**




*Rysunek 2*

II. **UKŁAD WYDECHOWY (TŁUMIK)**

II.1. Jeżeli ciągnik jest wyposażony w urządzenie służące do zmniejszania hałasu wydechowego (tłumik), mają zastosowanie wymagania pozycji II. Jeżeli we wlocie silnika znajduje się filtr powietrza, który jest konieczny do spełnienia wymogów dotyczących dopuszczalnego poziomu hałasu, filtr uważany jest za część tłumika, a wymagania niniejszego punktu mają zastosowanie także do tego filtra.

II.2. Rysunek układu wydechowego musi być załączony do świadectwa homologacji typu ciągnika.

II.3. Tłumik musi być oznakowany określeniem marki oraz typu, które powinno być czytelne i nieusuwalne.

II.4. Zastosowanie włóknistego materiału pochłaniającego w konstrukcji tłumika jest dozwolone jedynie przy spełnieniu następujących warunków:

II.4.1. Włóknisty materiał pochłaniający nie może znajdować się w tych częściach tłumika, przez które przechodzą spaliny;

II.4.2. Odpowiednie elementy muszą zapewnić, że przez cały czas stosowania tłumika materiał nie przemieszcza się.

II.4.3. Włóknisty materiał pochłaniający musi być odporny na temperaturę przynajmniej o 20 % wyższą niż temperatura działania (w stopniach Celsjusza), która może wystąpić na tym odcinku tłumika, gdzie znajduje się ten materiał.