

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2013/8/UE

z dnia 26 lutego 2013 r.

zmieniająca, w celu dostosowania jej przepisów technicznych, dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/144/WE w sprawie niektórych części i cech kołowych ciągników rolniczych lub leśnych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymienionych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającą dyrektywę 74/150/EWG⁽¹⁾, w szczególności jej art. 19 ust. 1 lit. b),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W załączniku IV do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/144/WE⁽²⁾ ustanowiono przepisy ogólne i wymagania dotyczące sprzężenia mechanicznego między ciągnikiem a pojazdem ciągnionym i obciążenia pionowego w punkcie sprzężenia.
- (2) W ostatnich latach nowe rodzaje sprzężeń zostały wprowadzone do użytku w Unii i są obecnie w trakcie homologacji krajowej na podstawie norm ISO. Są to mianowicie nieobrotowe górne zaczepy transportowe (ISO 6489-5:2011), zaczepy kulowe (ISO 24347:2005) i zaczepy sworzniowe (ISO 6489-4:2004).
- (3) W celu uwzględnienia aktualnej sytuacji rynkowej, zminimalizowania ewentualnych skutków dla bezpieczeństwa i skutków ekonomicznych oraz umożliwienia homologacji typu WE powyższych sprzężeń konieczne jest objęcie tych sprzężeń i odpowiednich norm ISO dyrektywą 2009/144/WE.
- (4) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/144/WE.
- (5) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią komitetu ustanowionego w art. 20 ust. 1 dyrektywy 2003/37/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załączniku IV do dyrektywy 2009/144/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2014 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 lutego 2013 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 27 z 30.1.2010, s. 33.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku IV do dyrektywy 2009/144/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:

„1.1. »Sprzężenie mechaniczne między ciągnikiem a pojazdem ciągnionym« oznacza części zainstalowane w ciągniku i w pojeździe ciągnionym w celu umożliwienia sprzężenia mechanicznego pomiędzy tymi pojazdami.

Niniejsza dyrektywa dotyczy tylko części sprzężenia mechanicznego ciągników.

Wśród różnych typów części sprzężenia mechanicznego ciągników przeprowadza się podstawowe rozróżnienie na:

- górny zaczep transportowy (zob. dodatek 1 rysunki 1 i 2),
- nieobrotowe górne zaczepy transportowe (zob. dodatek 1 rysunek 1d),
- hak holowniczy (zob. rysunek 1 »Rozmiary haka zaczepowego« w ISO 6489-1:2001),
- belkę zaczepową (zob. dodatek 1 rysunek 3),
- zaczepy kulowe (zob. dodatek 1 rysunek 4),
- zaczepy sworzniowe (kołkowe) (zob. dodatek 1 rysunek 5).”;

2) pkt 2.7 otrzymuje brzmienie:

„2.7. Szczęka pozwala pierścieniom belki zaczepowej obracać się osiowo przynajmniej 90° w prawo lub w lewo wokół osi wzdłużnej sprzężenia ze stałym momentem hamowania wynoszącym między 30 a 150 Nm.

Hak holowniczy, nieobrotowy górny zaczep transportowy, zaczep kulowy i zaczep sworzniowy pozwalają pierścieniowi belki zaczepowej obracać się osiowo przynajmniej 20° w prawo lub w lewo wokół osi wzdłużnej sprzężenia.”;

3) pkt 3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.1. **Wymiary**

Wymiary części sprzężenia mechanicznego w ciągniku odpowiadają warunkom określonym w dodatku 1, rysunki 1–5 i tabela 1.”;

4) pkt 3.3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.3.1. Maksymalne statyczne obciążenie pionowe jest określane przez producenta. Nie może ono jednak przekraczać 3 000 kg, z wyjątkiem zaczepu kulowego, w przypadku którego wartość maksymalna nie może przekraczać 4 000 kg.”;

5) w pkt 3.4.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Masy m_t , m_{lt} , m_a i m_{ia} wyrażone są w kg.”;

6) pkt 4.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2. Dla każdego typu części sprzężenia mechanicznego do wniosku należy dołączyć następujące dokumenty i opisy:

- rysunki (w skali zmniejszonej) urządzenia sprzęgającego (trzy egzemplarze). Rysunki te muszą uwidaczniać zwłaszcza szczegółowe wymagane wymiary, jak również pomiary konieczne przy instalowaniu urządzenia sprzęgającego,
- krótki opis techniczny urządzenia sprzęgającego precyzujący typ konstrukcyjny i zastosowane materiały,
- wyznaczenie wartości D, o której mowa w dodatku 2, dla badania dynamicznego, lub wartości T (masa ciągniona w tonach), odpowiadającej 1,5-krotności maksymalnej masy całkowitej przyczepy, o której mowa w dodatku 3, dla badania statycznego, jak również maksymalnego obciążenia pionowego S w punkcie sprzężenia (wyrażonego w kg),
- jedną lub więcej próbek urządzenia, zgodnie z wymaganiami placówki technicznej.”;

7) pkt 5.1.3 i 5.1.4 otrzymują brzmienie:

„5.1.3. jeżeli moc jest sprawdzana zgodnie z dodatkiem 2 (badanie dynamiczne):

dopuszczalna wartość D (kN),

wartość statycznego obciążenia pionowego S (kg);

5.1.4. jeżeli moc jest sprawdzana zgodnie z dodatkiem 3 (badanie statyczne):

masa ciągniona T (tony) i obciążenie pionowe S w punkcie sprzężenia (kg).”;

8) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA

Każde sprzężenie mechaniczne musi być wyposażone w instrukcję użytkowania załączoną przez producenta. W instrukcji należy podać numer homologacji typu WE części oraz wartości D (kN) lub T (tony), w zależności od tego, jakemu badaniu sprzężenie zostało poddane.”;

9) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) po rysunku 1c dodaje się następujący rysunek 1d i tabelę 1:

„Rysunek 1d

Nieobrotowy górny zaczep transportowy (odpowiadający normie ISO 6489-5:2011)

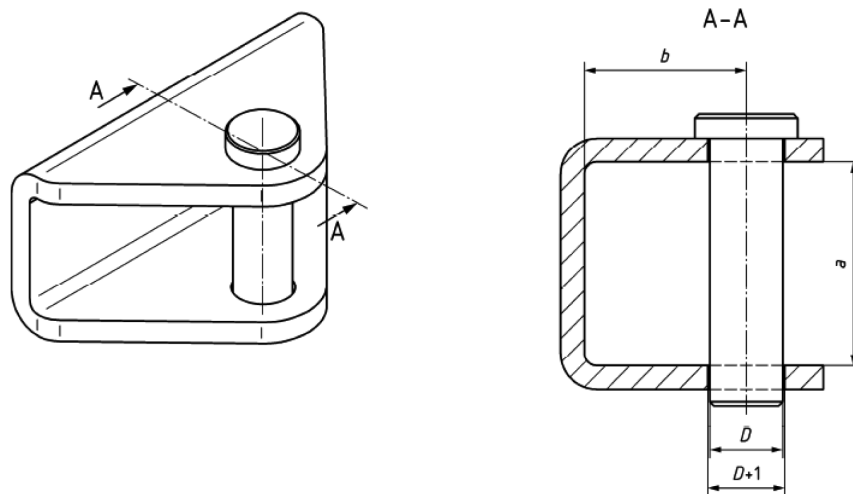


Tabela 1

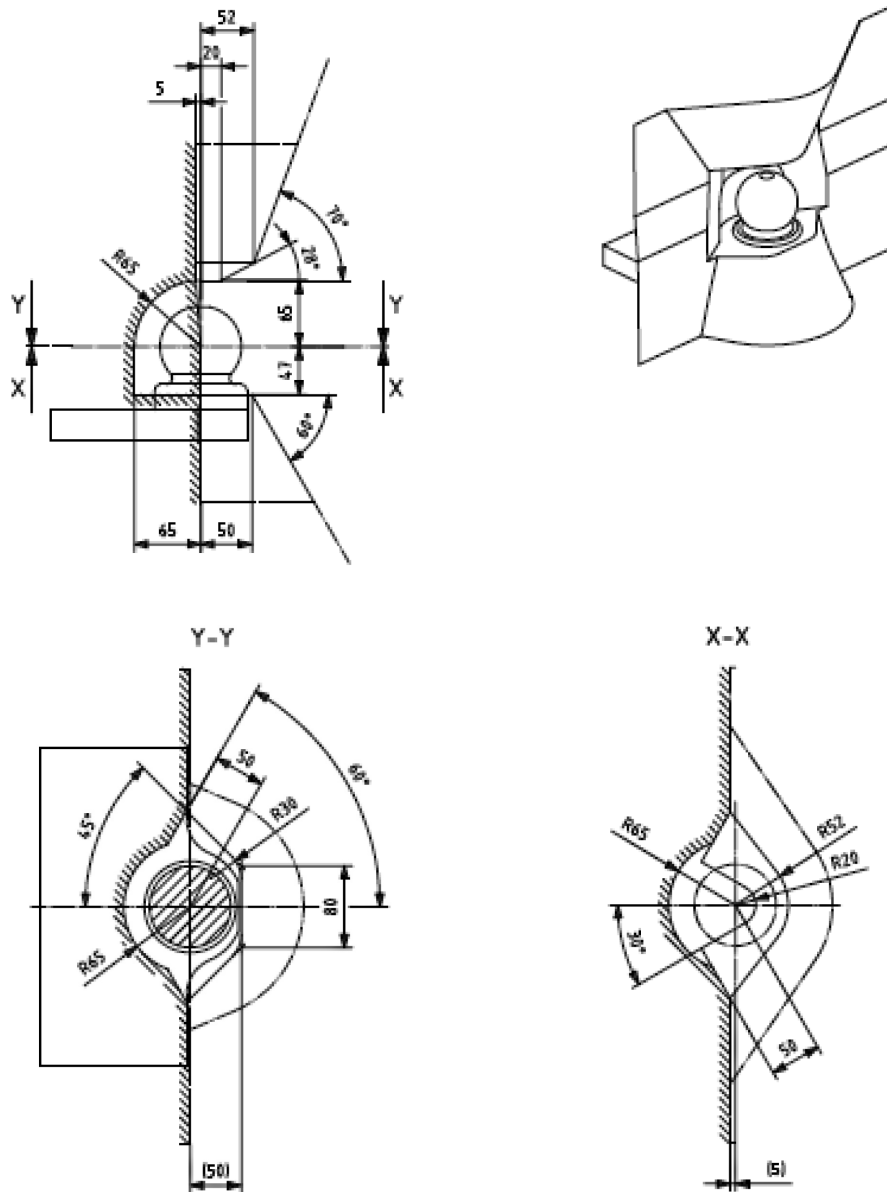
Kształty i wymiary górnych zaczepów transportowych przyczepy lub narzędzia

Obciążenie pionowe S kg	Wartość D D kN	Kształt	Wymiar mm		
			D $\pm 0,5$	a min.	b min.
$\leq 1\ 000$	≤ 35	w	18	50	40
$\leq 2\ 000$	≤ 90	x	28	70	55
$\leq 3\ 000$	≤ 120	y	43	100	80
$\leq 3\ 000$	≤ 120	z	50	110	95”

b) dodaje się następujące rysunki 4 i 5:

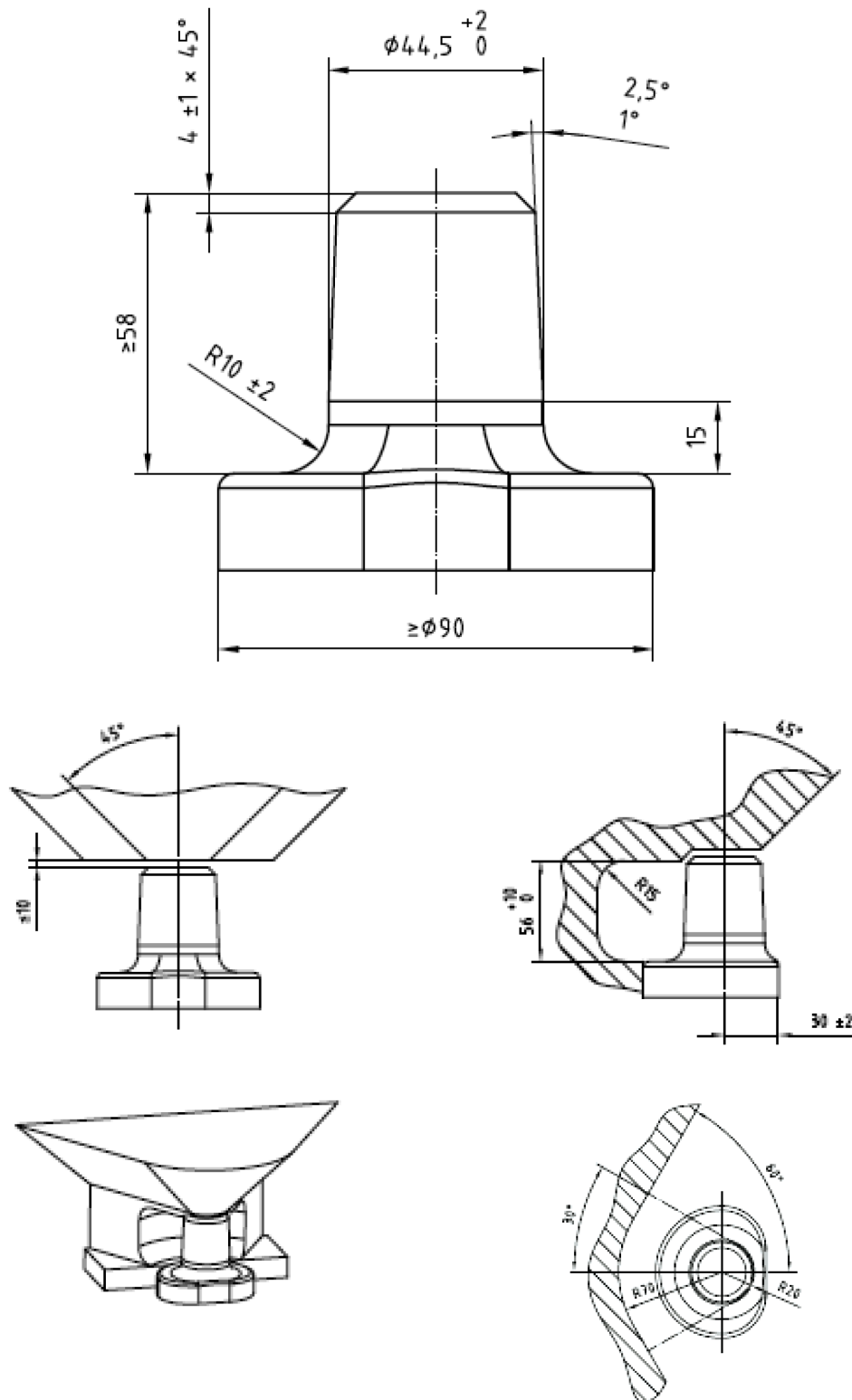
„Rysunek 4

Zaczep kulowy (odpowiadający normie ISO 24347:2005)



Rysunek 5

Zaczep sworzniowy (odpowiadający normie ISO 6489-4:2004)



10) w dodatku 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 2 akapity piąty i szósty otrzymują brzmienie:

„Składniki siły pionowej prostopadłe do toru są wyrażone statycznym obciążeniem pionowym S (kg).

Dopuszczalne technicznie masy M_T i M_R są podawane przez producenta w tonach.”;

b) pkt 3.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2. Siły badawcze

Siła badawcza składa się, w ujęciu geometrycznym, z następujących pionowych i poziomych składowych badawczych:

$$F = \sqrt{F_h^2 + F_v^2}$$

gdzie:

$F_h = \pm 0,6 \cdot D$ (kN) w przypadku siły przemiiennej

lub

$F_h = 1,0 \cdot D$ (kN) w przypadku siły rosnącej (przykładanej w kierunku ciągnięcia lub nacisku)

$F_v = g \cdot 1,5 \cdot S/1\,000$ (wartość wyrażona w kN)

S = statyczne obciążenie pionowe belki zaczepowej (wyrażone w kg).”;

11) w dodatku 3 pkt 1.5 otrzymuje brzmienie:

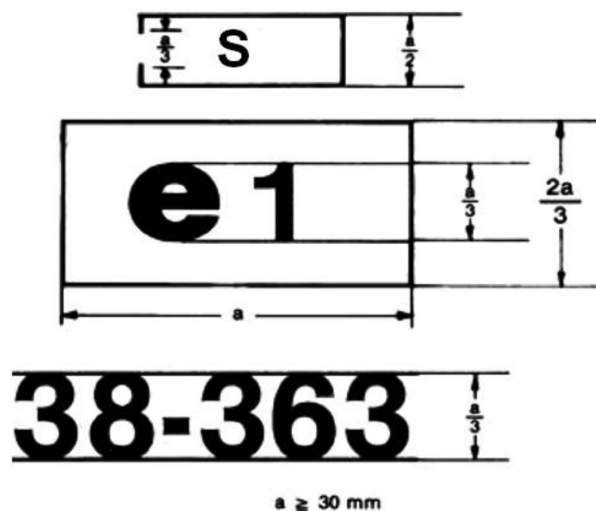
„1.5. Badanie, o którym mowa w pkt 1.4.2, należy poprzedzić badaniem, w którym do środka odniesienia urządzenia sprzęgającego przykładane jest stopniowo wzrastające obciążenie wstępne wynoszące trzykrotną wartość maksymalnej dopuszczalnej siły pionowej (w daN, równej $g \cdot S/10$) zalecanej przez producenta, rozpoczynając od wstępnego obciążenia wynoszącego 500 daN.

Podczas badania deformacja urządzenia sprzęgającego nie może przekroczyć 10 % maksymalnej występującej deformacji elastycznej.

Kontroli dokonuje się po cofnięciu siły pionowej (w daN, równej $g \cdot S/10$) i powrocie do obciążenia wstępnego w wysokości 500 daN.”;

12) w dodatku 4 dodaje się następujący przykład:

„Przykład znaku homologacji typu WE



Sprzężenie opatrzone powyższym znakiem homologacji typu WE części jest urządzeniem, dla którego homologacja typu WE części została udzielona w Niemczech (e1) pod numerem 38-363, i na którym zostało przeprowadzone badanie statyczne (S).”;

13) w dodatku 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„POWIADOMIENIE DOTYCZĄCE UDZIELENIA, ODMOWY UDZIELENIA, COFNIĘCIA LUB ROZSZERZENIA HOMOLOGACJI TYPU WE CZĘŚCI W ODNIESIENIU DO WYTRZYMAŁOŚCI, WYMIARÓW I OBCIĄŻENIA PIONOWEGO W PUNKCIE SPRĘŻENIA DLA TYPU URZĄDZENIA SPRĘGAJĄCEGO (GÓRNY ZACZEP TRANSPORTOWY, NIEOBROTOWE GÓRNE ZACZEPY TRANSPORTOWE, HAK HOŁOWNICZY, CIĄGNIKOWA BELKA ZACZEPOWA, ZACZEP KULOWY I ZACZEP SWORZNIOWY)”;

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Typ urządzenia sprzęgającego (górnny zaczepek transportowy, nieobrotowe górne zaczepek transportowe, hak hołowniczy, belka zaczepekowa, zaczepek kulowy, zaczepek sworzniowy) (2)”;

c) pkt 5.1 i 5.2 otrzymują brzmienie:

„5.1. *Badanie dynamiczne:*

wartość D:

..... (kN)

obciążenie pionowe w punkcie sprzężenia (S):

..... (kg)

5.2. *Badanie statyczne:*

masa ciągniona T:

..... (tony)

obciążenie pionowe w punkcie sprzężenia (S):

..... (kg)”;

14) w dodatku 7 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Dopuszczalne statyczne obciążenie pionowe w punkcie sprzężenia:

..... (kg)”.