

**DYREKTYWA KOMISJI 2006/26/WE**

z dnia 2 marca 2006 r.

**zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego, dyrektywy Rady 74/151/EWG, 77/311/EWG, 78/933/EWG, 89/173/EWG odnoszące się do kołowych ciągników rolniczych i leśnych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu pojazdów rolniczych i leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającą dyrektywę 74/150/EWG<sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 19 ust. 1,uwzględniając dyrektywę Rady 74/151/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do niektórych części i cech kołowych ciągników rolniczych lub leśnych<sup>(2)</sup>, w szczególności jej art. 4,uwzględniając dyrektywę Rady 77/311/EWG z dnia 29 marca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do poziomu hałasu odczuwanego przez kierującego kołowymi ciągnikami rolniczymi lub leśnymi<sup>(3)</sup>, w szczególności jej art. 5,uwzględniając dyrektywę Rady 78/933/EWG z dnia 17 października 1978 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej na kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych<sup>(4)</sup>, w szczególności jej art. 5,uwzględniając dyrektywę Rady 89/173/EWG z dnia 21 grudnia 1988 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do niektórych części i cech kołowych ciągników rolniczych lub leśnych<sup>(5)</sup>, w szczególności jej art. 9,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wymogi wprowadzone dyrektywą 74/151/EWG dotyczące maksymalnej dopuszczalnej masy obciążonego pojazdu i maksymalnych nacisków na oś w rolniczych

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 171 z 9.7.2003, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2005/67/WE (Dz.U. L 273 z 19.10.2005, str. 17).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 84 z 28.3.1974, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 98/38/WE (Dz.U. L 170 z 16.6.1998, str. 13).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 105 z 28.4.1977, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 97/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 277 z 10.10.1997, str. 24).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 325 z 20.11.1978, str. 16. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 1999/56/WE (Dz.U. L 146 z 11.6.1999, str. 31).

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 67 z 10.3.1989, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem przystąpienia z 2003 r.

i leśnych ciągnikach kołowych muszą zostać dostosowane do nowoczesnych traktorów, biorąc pod uwagę ulepszenia w technologii produkcji traktorów w odniesieniu do wzrostu produktywności i bezpieczeństwa pracy.

- (2) W celu ułatwienia funkcjonowania wspólnotowego przemysłu na rynku światowym konieczne jest dostosowanie wspólnotowych uregulowań i norm technicznych do odpowiadających im światowych uregulowań i norm technicznych. W odniesieniu do maksymalnego dopuszczalnego poziomu hałasu odczuwanego przez kierującego kołowym ciągnikiem rolniczym lub leśnym, jak ustalono w dyrektywie 77/311/EWG, prędkość testowa określona w załącznikach I i II do tej dyrektywy powinna zostać dostosowana do prędkości testowej wymaganej w światowych uregulowaniach i normach technicznych, takich jak Kod 5 OECD i norma ISO 5131:1996<sup>(6)</sup>.

- (3) Należy dostosować wymagania dyrektywy 78/933/EWG w sprawie instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej na kołowych ciągnikach rolniczych i leśnych, uwzględniając współczesne zapotrzebowanie na prostsze konstrukcje i lepsze oświetlenie.

- (4) Wymogi dyrektywy 89/173/EWG odnoszące się do szyb i mechanizmu sprzężenia w kołowych ciągnikach rolniczych i leśnych należy dostosować do najnowszych rozwiązań technologicznych. W szczególności powinno być możliwe wykonanie szyb niebędących szybą przednią z zastosowaniem poliwęglanów/tworzyw sztucznych tak, aby zwiększyć bezpieczeństwo pasażerów w przypadku przedostania się różnych obiektów do wnętrza kabiny. Wymagania dotyczące mechanicznego sprzężenia muszą zostać dostosowane do normy ISO 6489-1. Ponadto, w celu zmniejszenia ilości i dotkliwości wypadków oraz zwiększenia bezpieczeństwa pracy, należy ustanowić przepisy dotyczące zarówno rozgrzanych powierzchni, jak i osłon zacisku akumulatora oraz przepisy mające na celu zapobieganie przypadkowemu odłączeniu się zaczepu.

- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 74/151/EWG, 77/311/EWG, 78/933/EWG i 89/173/EWG.

- (6) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na podstawie art. 20 ust. 1 dyrektywy 2003/37/WE,

<sup>(6)</sup> Dokumenty te znajdują się na stronach internetowych: <http://www.oecd.org/dataoecd/35/19/34733683.PDF> oraz <http://www.iso.org/iso/en/CatalogueDetailPage.CatalogueDetail?CSNUMBER=20842&ICS1=17&ICS2=140&ICS3=20>

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

**Zmiana do dyrektywy 74/151/EWG**

W dyrektywie 74/151/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

**Zmiana do dyrektywy 77/311/EWG**

W dyrektywie 77/311/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

**Zmiana do dyrektywy 78/933/EWG**

W dyrektywie 78/933/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

**Zmiana do dyrektywy 89/173/EWG**

W dyrektywie 89/173/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

**Przepisy przejściowe**

1. Od dnia 1 stycznia 2007 r. w odniesieniu do pojazdów, które spełniają wymogi określone odpowiednio w dyrektywach 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG i 89/173/EWG zmienionych niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy:

- a) nie będą odmawiać udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu;
- b) nie będą zabraniać rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu takiego pojazdu.

2. Od dnia 1 lipca 2007 r. w odniesieniu do pojazdów, które nie spełniają wymogów określonych odpowiednio w dyrektywach 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG i 89/173/EWG zmienionych niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy:

- a) nie będą udzielać homologacji typu WE;
- b) mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu.

3. Od dnia 1 lipca 2009 r. w odniesieniu do pojazdów, które nie spełniają wymogów określonych odpowiednio w dyrektywach 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG i 89/173/EWG zmienionych niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy:

- a) uznają świadectwa zgodności, w jakie zaopatrzone są nowe pojazdy zgodnie z przepisami dyrektywy 2003/37/WE, za już nieobowiązujące do celów art. 7 ust. 1 tej dyrektywy;
- b) mogą odmówić rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu tych nowych pojazdów.

Artykuł 6

**Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Państwa Członkowskie określają metody dokonania takiego odesłania.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego, które zostaną przyjęte w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 7

**Wejście w życie**

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

Artykuł 8

**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 2 marca 2006 r.

W imieniu Komisji  
Günter VERHEUGEN  
Wiceprzewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I do dyrektywy 74/151/EWG pkt 1.2 otrzymuje brzmienie:

„1.2. maksymalna dopuszczalna masa obciążonego pojazdu i maksymalne dopuszczalne obciążenie osi w zależności od kategorii pojazdu nie może przekraczać wartości podanych w tabeli 1.

Tabela 1

**Maksymalna dopuszczalna masa obciążonego pojazdu i maksymalne dopuszczalne obciążenie osi w zależności od kategorii pojazdu**

Kategoria pojazdu	Liczba osi	Maksymalna dopuszczalna masa (t)	Maksymalne dopuszczalne obciążenie osi	
			Oś napędzana (t)	Oś nienapędzana (t)
T1, T2, T4.1	2	18 (obciążony)	11,5	10
	3	24 (obciążony)	11,5	10
T3	2, 3	0,6 (nieobciążony)	( <sup>a</sup> )	( <sup>a</sup> )
T4.3	2, 3, 4	10 (obciążony)	( <sup>a</sup> )	( <sup>a</sup> )

(<sup>a</sup>) Nie jest konieczne ustalenie limitu obciążenia osi dla pojazdów kategorii T3 i T4.3, gdyż mają one już z definicji określone limity maksymalnej dopuszczalnej masy pojazdu obciążonego i nieobciążonego.”

## ZAŁĄCZNIK II

W dyrektywie 77/311/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- (i) w punkcie 3.2.2 „7,25 km/h” zostaje zastąpione przez „7,5 km/h”;
- (ii) w punkcie 3.3.1 „7,25 km/h” zostaje zastąpione przez „7,5 km/h”;

2) w punkcie 3.2.3 załącznika II „7,25 km/h” zostaje zastąpione przez „7,5 km/h”.

## ZAŁĄCZNIK III

W dyrektywie 78/933/EWG w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 4.5.1 dodaje się następujące zdanie:

„Dodatkowe światła kierunkowskazów są opcjonalne”;

2) punkt 4.5.4.2 otrzymuje brzmienie:

„4.5.4.2. Wysokość:

Nad ziemią:

- nie mniejsza niż 500 mm dla świateł kierunkowskazów kategorii 5,
- nie mniejsza niż 400 mm dla świateł kierunkowskazów kategorii 1 i 2,
- nie więcej niż 1 900 mm dla wszystkich kategorii.

Jeżeli budowa ciągnika uniemożliwia utrzymanie tej maksymalnej liczby, najwyższy punkt powierzchni świetlnej może być na wysokości 2 300 mm dla świateł kierunkowskazów kategorii 5, kategorii 1 i 2 układu A oraz kategorii 1 i 2 układu B, kategorii 1 i 2 układu D; dla kategorii 1 i 2 pozostałych układów wysokość ta może wynosić 2 100 mm.

- do 4 000 mm dla opcjonalnych świateł kierunkowskazów.”;

3) w punkcie 4.7.4.2 wartość „2 100 mm” zostaje zastąpiona przez „2 300 mm”;

4) w punkcie 4.10.4.2 wartość „2 100 mm” zostaje zastąpiona przez „2 300 mm”;

5) w punkcie 4.14.5.2.2 wartość „2 100 mm” zostaje zastąpiona przez „2 300 mm”;

6) punkt 4.15.7 otrzymuje następujące brzmienie:

„4.15.7. Mogą być »zgrupowane« ”.

---

## ZAŁĄCZNIK IV

W dyrektywie 89/173/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w punkcie 2.2 dodaje się punkty w brzmieniu:

„2.2.6. »Normalne użytkowanie« oznacza użytkowanie ciągnika zgodnie z założeniami producenta i przez kierującego znającego cechy ciągnika i przestrzegającego zasad dotyczących użytkowania, obsługi i bezpieczeństwa, opisanych przez producenta w podręczniku użytkownika i za pomocą oznakowania umieszczonego na ciągniku.

2.2.7. »Przypadkowy kontakt« oznacza niezamierzony kontakt między osobą a niebezpiecznym punktem na skutek działania tej osoby w trakcie normalnego użytkowania i obsługi ciągnika.”;

b) w punkcie 2.3.2 dodaje się punkty w brzmieniu:

„2.3.2.16. Rozgrzane powierzchnie

Rozgrzane powierzchnie, których kierujący może dotknąć w trakcie normalnego użytkowania ciągnika, muszą być osłonięte lub izolowane. Odnosi się to do rozgrzanych powierzchni znajdujących się w pobliżu stopni, poręczy i uchwytów, a także integralnych części ciągnika, wykorzystywanych przy wchodzeniu do kabiny, których kierujący może przypadkowo dotknąć.

2.3.2.17. Osłona zacisku akumulatora

Nieziemione zaciski muszą być zabezpieczone przed niezamierzonym kontaktem, mogącym spowodować zwarcie.”;

2) w załączniku III A, w pkt 1 dodaje się punkt w brzmieniu:

„1.1.3. Zezwala się na zastosowanie sztywnego tworzywa sztucznego do wykonania szyb niebędących szybą przednią zgodnie z dyrektywą Rady 92/22/EWG (\*) lub regulaminem nr 43 EKG-ONZ, załącznik 14.

(\*) Dz.U. L 129 z 14.5.1992, str. 11.”;

3) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w punkcie 1.1 tiret drugie otrzymuje następujące brzmienie:

„— hak holowniczy (patrz: rys. 1 – »Rozmiary zaczepu« w ISO 6489-1:2001)”;

b) w sekcji 2 dodaje się punkt 2.9 w następującym brzmieniu:

„2.9. W celu zapobieżenia przypadkowemu odłączeniu się zaczepu odległość pomiędzy końcem haka holowniczego a uchwytem (urządzeniem mocującym) nie przekracza 10 mm przy maksymalnej ładowności konstrukcyjnej.”;

c) w dodatku 1 skreśla się rysunek 3 i odnoszący się do niego tekst.