

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2018/829**z dnia 15 lutego 2018 r.****w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów rolniczych i leśnych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 5 i art. 49 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Regulaminy EKG ONZ, które stosuje się obowiązkowo, określone w załączniku I do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/208 ⁽²⁾, są często uaktualniane. W tym względzie wykaz należy uzupełnić notą wyjaśniającą, że producenci mogą korzystać z późniejszych suplementów do obowiązujących serii poprawek do tych regulaminów EKG ONZ, nawet jeżeli nie są one publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (2) Należy poprawić pewne błędy redakcyjne w wykazie regulaminów EKG ONZ określonym w załączniku I do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208.
- (3) Poprawki redakcyjne do załącznika IV do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 oraz dokładne odniesienia do kategorii pojazdów, do których zastosowanie ma ten załącznik, są niezbędne dla właściwego wykonywania przepisów przez władze krajowe.
- (4) Wymogi dotyczące układów kierowniczych, określone w załączniku V do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208, należy dostosować do postępu technicznego zgodnie z normą ISO 10998:2008 oraz do wymogów określonych w regulaminie EKG ONZ nr 79, który znajduje się w wykazie zamieszczonym w załączniku I do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208.
- (5) Nowoczesne pojazdy rolnicze i leśne są narażone na sygnały elektromagnetyczne o częstotliwości sięgającej 2 000 MHz. W związku z tym załącznik XV do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia odpowiednich zakresów częstotliwości do badań i dostosowania do regulaminu EKG ONZ nr 10, który zawiera takie wymogi dotyczące badań i jest stosowany alternatywnie do wymogów określonych w załączniku XV.
- (6) Nowoczesne techniki rolnicze wymagają stosowania szerszych opon, aby uniknąć zagęszczania gleby, a także stosowania większych narzędzi. W związku z tym wymogi dotyczące wymiarów i mas przyczep określone w załączniku XXI do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 należy dostosować w odniesieniu do szerokości pojazdu do zezwoleń już obowiązujących w szeregu państw członkowskich.
- (7) Dostosowanie wymogów w zakresie wymiarów wiąże się z potrzebą dostosowania niektórych wymogów określonych w załącznikach do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208, a mianowicie w załączniku VII dotyczącym pola widzenia i wycieraczek szyb przednich, załączniku XII dotyczącym instalacji urządzeń oświetleniowych, załączniku XIV dotyczącym elementów zewnętrznych pojazdu i jego akcesoriów, załączniku XXVI dotyczącym tylnych konstrukcji ochronnych, załączniku XXVII dotyczącym zabezpieczeń bocznych oraz załączniku XXVIII dotyczącym skrzyń ładunkowych, ponieważ zawarte w nich przepisy zależą bezpośrednio od dopuszczalnej szerokości.
- (8) Ocenia się, że można znacznie zmniejszyć liczbę wypadków śmiertelnych przez zwiększenie widoczności pojazdów rolniczych i leśnych, dostosowując wymogi dotyczące odpowiednich wzmocnionych instalacji oświetleniowych w załączniku XII do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208.
- (9) W celu umożliwienia prawidłowego stosowania wymogów dotyczących przeprowadzenia badań określonych w załączniku XXXIV do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 konieczna jest aktualizacja określonego wzoru matematycznego odnoszącego się do takich badań.

⁽¹⁾ Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1.⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/208 z dnia 8 grudnia 2014 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 42 z 17.2.2015, s. 1).

- (10) W celu zapewnienia ochrony bezpieczeństwa drogowego w odniesieniu do przyczep i wymiennych urządzeń ciągniętych, do których ma zastosowanie rozporządzenie (UE) nr 167/2013, wymogi dotyczące sprzęgów mechanicznych w załączniku XXXIV do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 należy dostosować w taki sposób, aby umożliwić wykorzystanie 3-punktowych sprzęgów mechanicznych i wprowadzić ulepszone specyfikacje dla sprzęgów mechanicznych w pojazdach ciągniętych, ciągnących inne pojazdy.
- (11) W związku z tym należy odpowiednio zmienić i sprostować rozporządzenie delegowane (UE) 2015/208.
- (12) Biorąc pod uwagę, że niniejsze rozporządzenie zawiera szereg poprawek do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208, powinno ono wejść w życie w trybie pilnym,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2015/208

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2015/208 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w rozdziale IV dodaje się art. 40a w brzmieniu:

„Artykuł 40a

Przepisy przejściowe

1. Niezależnie od stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, zmienionego rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2018/829 (*), do dnia 31 grudnia 2018 r. organy krajowe w dalszym ciągu udzielają również homologacji typu typom pojazdów rolniczych i leśnych lub typom układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w jego brzmieniu obowiązującym w dniu 8 czerwca 2018 r.

2. Niezależnie od stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, zmienionego rozporządzeniem delegowanym (UE) 2018/829, do dnia 30 czerwca 2019 r. państwa członkowskie zezwalają również na wprowadzanie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie pojazdów rolniczych i leśnych, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych w oparciu o typ homologowany zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w jego brzmieniu obowiązującym w dniu 8 czerwca 2018 r.

(*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/829 z dnia 15 lutego 2018 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 140 z 6.6.2018, s. 8);

- 2) w załącznikach I, V, VII, XII, XIV, XV, XXI, XXVI, XXVII, XXVIII i XXXIV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.”

Artykuł 2

Sprostowania do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208

W załącznikach I, IV, XII i XXXIV do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 wprowadza się sprostowania zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lutego 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2015/208

W załącznikach I, V, VII, XII, XIV, XV, XXI, XXVI, XXVII, XXVIII i XXXIV do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 wprowadza się następujące zmiany:

1) pod tabelą w załączniku I dodaje się uwagę w brzmieniu:

„Zastosowanie mają przepisy przejściowe regulaminów EKG ONZ wymienionych w powyższej tabeli, chyba że w niniejszym rozporządzeniu określono alternatywne terminy stosowania. Dopuszcza się również zgodność z wymaganiami określonymi w zmianach późniejszych niż zmiany wymienione w powyższej tabeli.”;

2) w załączniku V pkt 3.1.2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Siła kierowania konieczna do pokonania okręgu o promieniu 12 m, rozpoczynając od jazdy na wprost, nie może przekroczyć 25 daN w przypadku nieuszkodzonego układu kierowniczego.”;

3) w załączniku VII, w pkt 2 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Badania i kryteria odbioru określone w normie ISO 5721-2:2014 stosuje się również do ciągników o szerokości przekraczającej 2,55 m.”;

4) w załączniku XII wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 6.15.1 otrzymuje brzmienie:

„6.15.1. Występowanie: obowiązkowe na wszystkich pojazdach o długości większej niż 4,6 m. Fakultatywne na wszystkich innych pojazdach.”;

b) pkt 6.15.6 otrzymuje brzmienie:

„6.15.6. Ustawienie: do boku. Jeżeli ustawienie się nie zmienia, światło odblaskowe może się obracać.”;

c) pkt 6.18.1 otrzymuje brzmienie:

„6.18.1. Występowanie: obowiązkowe na ciągnikach o długości większej niż 4,6 m. Obowiązkowe na przyczepach kategorii R3 i R4 o długości większej niż 4,6 m. Fakultatywne na wszystkich innych pojazdach.”;

d) w pkt 6.18.4.3 akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„Jednakże w pojazdach o długości nieprzekraczającej 6 m i w podwoziach z kabiną wystarczy zainstalować jedno światło obrysowe boczne w pierwszej trzeciej części pojazdu lub jedno w ostatniej trzeciej części długości pojazdu. W przypadku ciągników jedno światło obrysowe boczne w środkowej trzeciej części długości pojazdu jest również wystarczające.”;

e) w pkt 6.18.4.3 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Światło obrysowe boczne może być częścią powierzchni emitującą światło razem z światłem odblaskowym bocznym.”;

f) pkt 6.26.1 otrzymuje brzmienie:

„6.26.1. Występowanie:

obowiązkowe w przypadku pojazdów o szerokości całkowitej przekraczającej 2,55 m.

Fakultatywne w przypadku pojazdów o szerokości całkowitej nieprzekraczającej 2,55 m.”;

5) załącznik XIV pkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Przepisy niniejszego załącznika mają zastosowanie do tych części powierzchni zewnętrznej, które przy obciążeniu pojazdu ładunkiem przy zainstalowanych oponach o największej średnicy lub gąsienicach o największym wymiarze pionowym, które nie są przeznaczone do ochrony gleby, przewidzianych w homologacji i przy zamkniętych drzwiach, oknach, włazach itp. stanowią.”;

6) w załączniku XV wprowadza się następujące zmiany:

a) w części 2, w pkt 3.4.2.1, liczbę „1 000” zastępuje się liczbą „2 000” w obu przypadkach jej stosowania;

b) w części 5 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) w pkt 1.2 skreśla się ostatnie trzy zdania;
- (ii) w pkt 5.1.3 liczbę „1 000” zastępuje się liczbą „2 000”;
- (iii) w pkt 6.1 liczbę „1 000” zastępuje się liczbą „2 000”;
- (iv) pkt 6.1.1 otrzymuje brzmienie:

„6.1.1. W celu potwierdzenia, że pojazd spełnia wymogi niniejszej części, pojazd musi zostać zbadany przy maksymalnie 14 częstotliwościach sygnału w danym zakresie, na przykład: 27, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750, 900 i od 1 000 do 2 000 MHz, zgodnie z przyrostem określonym w normie ISO 11451-1 wydanie 3, 2005, i Amd 1:2008.”;

- (v) w pkt 7.1.2 liczbę „1 000” zastępuje się liczbą „2 000”;
- (vi) w pkt 7.4 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Pojazd powinien być poddany promieniowaniu elektromagnetycznemu spolaryzowanemu pionowo w zakresie częstotliwości 20–2 000 MHz.”;

- (vii) pkt 7.4.2 otrzymuje brzmienie:

„7.4.2. Faliściec sygnału testowego

Modulacja sygnału testowego to:

- a) modulacja amplitudy (AM), z modulacją 1 kHz i 80 % głębokością modulacji ($m = 0,8 \pm 0,04$) w zakresie częstotliwości 20–1 000 MHz (jak określono na rys. 3 w niniejszej części), oraz
- b) modulacja impulsowa (PM), z $t_{on} = 577 \mu s$ i okresem = 4 600 μs , w zakresie częstotliwości 1 000–2 000 MHz, jak określono w normie ISO 11451-1, wydanie 3, 2005 oraz Amd1:2008.”;

- (viii) dodaje się pkt 7.4.4 w brzmieniu:

„7.4.4. Czas narażenia

Czas narażenia dla każdej częstotliwości probierczej musi być wystarczająco długi, aby umożliwić reakcję badanego pojazdu w warunkach normalnych. W żadnym przypadku nie może on być krótszy niż 2 s.”;

7) w załączniku XXI wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Maksymalne wymiary pojazdu kategorii T, lub C są następujące:

2.1.1. długość 12 m;

2.1.2. szerokość: 2,55 m (pomijając ugiętą część boków opony w punkcie styczności z podłożem);

Szerokość można zwiększyć do 3,00 m, jeżeli jest to wyłącznie spowodowane przez instalację opon, gąsienic gumowych lub konfigurację opon podwójnych, niezbędnych dla ochrony gleby, w tym osłon przeciwrozbrzygowych kół, pod warunkiem że szerokość stałej struktury pojazdu jest ograniczona do 2,55 m, a pojazd posiadający homologację typu jest również wyposażony w co najmniej jeden zestaw opon lub gąsienic gumowych, z którymi jego szerokość nie może przekraczać 2,55 m.

2.1.3. wysokość: 4 m.”;

- b) dodaje się pkt 2.3, 2.3.1, 2.3.2 i 2.3.3 w brzmieniu:

„2.3. Maksymalne wymiary pojazdu kategorii R są następujące:

2.3.1. długość 12 m;

2.3.2. szerokość: 2,55 m (pomijając ugiętą część boków opony w punkcie styczności z podłożem).

Szerokość można zwiększyć do 3,00 m, jeżeli jest to spowodowane wyłącznie jedną z następujących okoliczności:

- a) zastosowanie konfiguracji opon chroniących glebę, pod warunkiem że pojazd może być również wyposażony w co najmniej jeden komplet opon, z którym jego szerokość nie przekracza 2,55 m. Szerokość konstrukcji pojazdu niezbędnej do celów transportowych nie może przekraczać 2,55 m. W przypadku gdy pojazd może być również wyposażony w co najmniej jeden komplet opon, z którym jego szerokość nie przekracza 2,55 m, osłony przeciwrozbryzgowość kół, jeżeli są zamontowane, muszą się mieścić w szerokości pojazdu ograniczonej do 2,55 m;
- b) obecność narzędzi niezbędnych do funkcjonowania pojazdu i zgodnych z przepisami wykonawczymi do dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*). Szerokość konstrukcji pojazdu niezbędnej do celów transportowych nie może przekraczać 2,55 m;

2.3.3. wysokość: 4 m.

(*) Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (wersja przekształcona) (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).";

8) w załączniku XXVI pkt 2.4.2 otrzymuje brzmienie:

„2.4.2. szerokość urządzenia nie może w żadnym jego punkcie przekraczać szerokości tylnej osi, mierzonej na zewnętrznych punktach kół, pomijając wybrzuszenia opon przy zbliżeniu do podłoża, ani też nie może być krótsze o więcej niż 10 cm z każdej strony. Jeżeli pojazd posiada więcej tylnych osi niż jedną, to należy wziąć pod uwagę najszerszą z nich. Szerokość urządzenia nie może w żadnym przypadku przekroczyć 2,55 m.”;

9) w załączniku XXVII pkt 2.1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„szerokość pojazdu z urządzeniem nie może przekraczać maksymalnej całkowitej szerokości pojazdu lub 2,55 m, zależnie od tego, który wymiar jest mniejszy. Główna część zewnętrznej powierzchni urządzenia nie może być skierowana do wewnątrz więcej niż 120 mm od najbardziej wysuniętej na zewnątrz płaszczyzny (szerokość maksymalna) pojazdu.”;

10) w załączniku XXVIII pkt 2 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— szerokość nie przekraczała maksymalnej całkowitej szerokości ciągnika bez wyposażenia lub 2,55 m, zależnie od tego, który wymiar jest mniejszy.”;

11) w załączniku XXXIV dodaje się pozycję w brzmieniu:

„2.9. Jeżeli pojazd ciągnięty ciągnie inny pojazd ciągnięty, sprzęg mechaniczny pierwszego z nich musi spełniać wymogi dotyczące sprzęgów mechanicznych w ciągnikach.”.

—

ZAŁĄCZNIK II

Sprostowania do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208

W załącznikach I, IV, XII i XXXIV do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/208 wprowadza się następujące sprostowania:

- 1) w załączniku I wprowadza się następujące sprostowania:
 - a) skreśla się wiersz poniżej wiersza z numerem regulaminu 5;
 - b) skreśla się wiersz poniżej wiersza z numerem regulaminu 21;
 - c) skreśla się wiersz poniżej wiersza z numerem regulaminu 75;
- 2) w załączniku IV wprowadza się następujące sprostowanie:
 - a) skreśla się pkt 1.1, 1.2 i 2;
 - b) dodaje się pkt 2, 3 i 4 w brzmieniu:
 - „2. Wymogi określone w normie ISO 10998:2008, Amd 1 2014 mają zastosowanie do układów kierowniczych pojazdów należących do kategorii Tb i Cb o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h, ale nie większej niż 60 km/h.
 3. Działanie kierujące ciągników Cb musi być zgodne z wymogami określonymi w pkt 3.9 załącznika XXXIII.
 4. Wymogi dotyczące siły kierowania w przypadku pojazdów, o których mowa w pkt 1, muszą być takie same jak wymogi dotyczące pojazdów kategorii N2 ustanowione w sekcji 6 regulaminu EKG ONZ nr 79 wymienionego w załączniku I.

W przypadku pojazdu wyposażonego w siodło i kierownicę typu rowerowego takie same wymogi w zakresie siły kierowania dotyczą środka uchwytu.”;
- 3) w załączniku XII wprowadza się następujące sprostowanie:
 - a) ostatnie zdanie w pkt 6.15.5 otrzymuje brzmienie:

„Kąt pionowy poniżej poziomu może być zmniejszony do 5°, jeżeli światło odblaskowe umieszczone jest na wysokości nad podłożem mniejszej niż 750 mm.”;
 - b) w dodatku 3 tytuł otrzymuje brzmienie:

„Wymiary, minimalna wielkość powierzchni odbijającej, barwa i minimalne wymogi fotometryczne oraz identyfikacja i oznaczenia tablic i naklejek wyróżniających dla pojazdów o szerokości większej niż 2,55 m”;
- 4) w załączniku XXXIV wprowadza się następujące sprostowanie:
 - a) w pkt 3.4.1 wzór na h_2 otrzymuje brzmienie:
$$„h_2 \leq (((m_{ia} - 0,2 \times m_t) \times 1 - (S \times c)) / (0,6 \times (m_{it} - 0,2 \times m_t + S)))”;$$
 - b) w pkt 8 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) wymienne urządzenia ciągnięte kategorii R1a lub R2a przeznaczone głównie do obróbki materiałów w rozumieniu art. 3 pkt 9 rozporządzenia (UE) nr 167/2013;”.