

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2016/1788 НА КОМИСИЯТА

от 14 юли 2016 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета, отнасящо се за списъка на изисквания за ЕС одобряване на типа на превозни средства, и за изменение и поправка на делегирани регламенти (ЕС) № 1322/2014, (ЕС) 2015/96, (ЕС) 2015/68 и (ЕС) 2015/208 на Комисията по отношение на конструктивните и общите изисквания към превозните средства, изискванията за техните екологични характеристики и характеристики на задвижването, изискванията за спирането и изискванията за безопасност при експлоатацията на превозните средства

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 5 февруари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства⁽¹⁾, и по-специално член 17, параграф 5, член 18, параграф 4, член 19, параграф 6, член 20, параграф 8, член 27, параграф 6, член 28, параграф 6, член 49, параграф 3, член 53, параграф 12, член 60, параграф 1 и членове 61 и 70 от него,

като има предвид, че:

- (1) Тъй като с член 27, параграф 3 е разрешено да се използват методи за виртуално изпитване като алтернатива на физическите изпитвания, извършвани от оправомощени технически служби, и предвид факта, че такива методи за виртуално изпитване значително намаляват натоварването на производителите и са особено лесни за прилагане при проверяване на размерите, към списъка с изисквания в приложение III към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 на Комисията⁽²⁾ следва да се добавят и други изисквания, които могат да са предмет на виртуално изпитване.
- (2) С оглед подобряване на точността следва да бъдат актуализирани в съответствие с техническия прогрес техническите изисквания във връзка с измервателната апаратура за нивото на шума, на който е изложен водачът, които са посочени в приложение XIII към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014.
- (3) За осигуряването на последователност е необходимо да се въведат допълнителни условия в приложение XIV към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 за ЕС одобряване на типа на компонент, отнасящо се за седалка.
- (4) За по-голяма яснота и точност следва да бъдат добавени допълнителни изисквания относно информацията в ръководството за експлоатация съгласно приложение XXII към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, по-специално информация как да бъде странично и вертикално фиксиран триточковият теглич за движение по пътища, относно инструкции и специфични предупреждения за предпазителя за вала за отвеждане на мощност от тип 3 и за интервалите на гресиране.
- (5) Поради своята техническа конструкция превозните средства от категория Т или С с хидростатично задвижване, управлявано с десния крак, както и превозните средства от категория С с максимална проектна скорост под 15 km/h, споменати в приложение XXIII към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, отнасящо се за органите за управление, следва да бъдат освободени от изискването да имат педали съответно за съединител, спирачка и газ със същите функции и разположение като тези на моторните превозни средства.

⁽¹⁾ ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 1.

⁽²⁾ Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 на Комисията от 19 септември 2014 г. за допълнение и изменение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на конструкцията на превозните средства и общите изисквания за одобряването на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 364, 18.12.2014 г., стр. 1).

- (6) С оглед подобряване на точността следва изискванията за безопасно пускане на двигателя, посочени в приложение XXIII към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, да бъдат подобрени и адаптирани към особеностите на някои видове конструкции на превозни средства.
- (7) За да се осигури съгласуваност с Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, касаещите виртуалните терминали изисквания към органите за управление, посочени в приложение X към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 на Комисията ⁽¹⁾, отнасящи се за системите за информиране на водача, следва да бъдат преместени в приложение XXIII към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, отнасящо се за изискванията към органите за управление.
- (8) С цел съгласуваност и опростяване, посочените в приложение XXIV към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 изисквания за маркировки върху гъвкавите хидравлични маркучи, свързани със защитата от опасности от механично естество, следва да бъдат хармонизирани със стандарт ISO 17165-1:2007, който понастоящем се използва от производителите на маркучи.
- (9) За да се осигури последователност, е необходимо в обхвата на приложение XXIX към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, отнасящо се за защитата от вредни вещества, да бъдат включени всички оборудвани с кабина трактори, включително оборудваните с кабина от ниво 1 трактори, дори и те да не осигуряват никаква защита.
- (10) За да се осигури еднакво разбиране на смисъла на понятието „кабина“, следва да бъде въведено определение на „кабина“ в Делегиран регламент (ЕС) 2015/208. Това определение следва да се основава на международно признатия стандарт EN 15695-1:2009.
- (11) При изчисляването на максималната теоретична скорост на тракторите, посочено в приложение III към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208, следва да се вземат предвид последните технически нововъведения в областта на управлението на двигателя.
- (12) Посочените в приложение VII към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 условия за спазване на изискванията по ISO относно полето на видимост и стъклочистачките на предното стъкло не включват изрично условия относно пряката и непряката видимост. За да се осигури еднакво спазване на изискванията по ISO, е необходимо в това приложение изрично да бъдат посочени условията относно пряката и непряката видимост.
- (13) Специално за бързите трактори, с цел подобряване на тяхната безопасност, следва осветителните инсталации, споменати в приложение XII към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208, да отговарят на някои по-строги изисквания.
- (14) Някои органи за управление, даващи на водача тактилна информация, имат издадени краища. С оглед да бъдат защитени хората в превозното средство, като в същото време се запази възможността за подаване на тактилна информация, следва в приложение XIII към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 да се въведат специфични изисквания за тези устройства.
- (15) В приложение XIV към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 следва да се въведат специфични изисквания към външното оформление и принадлежностите на земеделските и горските превозни средства, във връзка със специфичното предназначение на някои конфигурации на външното оформление.
- (16) Изискванията относно отоплението и охлаждането на кабината, дадени в приложение XVII към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208, следва да бъдат съвместими с изискванията в приложение XXIX към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 относно налягането и движението на въздуха.
- (17) Необходимо е да се подобри видимостта на регистрационните табели, споменати в приложение XIX към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208.
- (18) Някои изисквания за резервоарите за гориво, посочени в приложение XXV към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208, следва да бъдат съгласувани с последните технически нововъведения, отразени в Правило № 34 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН).
- (19) Поради особените размери на тракторите от категория T2 е необходимо да се адаптира дължината на платформите, специфицирана в приложение XXVIII към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208.
- (20) Изискванията относно теглещите устройства в приложение XXIX към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 е необходимо да бъдат адаптирани, така че да бъдат взети предвид последните технически нововъведения.

⁽¹⁾ Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 на Комисията от 8 декември 2014 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията относно безопасността при експлоатация във връзка с одобряването на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 42, 17.2.2015 г., стр. 1).

- (21) В приложение XXXIII към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 са необходими допълнителни определения във връзка с веригите. Също така е необходимо и да се актуализират някои съществуващи определения, така че да бъдат взети предвид последните технически нововъведения.
- (22) В приложение XXXIV към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 са необходими допълнителни термини и изисквания във връзка с навесните устройства за осигуряване на съгласуваност на изпитванията както на теглещото превозно средство (трактора), така и на прикачното превозно средство (ремарке или сменяема прикачна техника). Необходимо е редица термини и изисквания във връзка с навесните устройства да бъдат адаптирани, за да се избегне използването на едни и същи термини в различни видове контекст.
- (23) Някои термини и изисквания, свързани със спирачните уредби на земеделските и горските превозни средства в приложение I към Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 на Комисията ⁽¹⁾ следва да бъдат съгласувани с последните технически нововъведения в областта на конструкцията и монтажа на спирачките.
- (24) Изпитванията на спирачките, посочени в приложение II към Делегиран регламент (ЕС) 2015/68, следва да бъдат съгласувани с последните технически нововъведения в областта на поведението и работните показатели на спирачките, както и със съответните изисквания в Правило № 13 на ИКЕ на ООН.
- (25) Необходимо са допълнителни определения във връзка с алтернативните изпитвания на спирачките и следва да бъдат изяснени някои термини и изисквания, отнасящи се за посочените в приложение VII към Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 алтернативни изпитвания на спирачките, така че да бъдат напълно съгласувани с изискванията, формулирани в Правило № 13 на ИКЕ на ООН.
- (26) Някои термини и изисквания, свързани със спирачните уредби на земеделските и горските превозни средства с хидростатично задвижване, посочени в приложение IX към Делегиран регламент (ЕС) 2015/68, следва да бъдат съгласувани с последните технически нововъведения в областта на работните показатели на спирачките, монтирани в такива превозни средства.
- (27) Следва да бъдат адаптирани изискванията в приложение XII към Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 за електронно управляваните спирачни уредби на някои трактори, така че във възможно най-голяма степен да се избягват повреди и да се подобрят работните показатели на спирачките.
- (28) Определенията, отнасящи се за емисиите на замърсители от двигатели, дадени в Делегиран регламент (ЕС) 2015/96 на Комисията ⁽²⁾, следва да бъдат съгласувани със съответните определения, използвани по отношение на извънпътната подвижна техника. Също така е необходимо напълно да се съгласуват посочените в този регламент изисквания за извънпътната подвижна техника с изискванията, посочени в Директива 97/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾, както и с Правило № 96 на ИКЕ на ООН.
- (29) С оглед да се подобрят разбираемостта и яснотата на Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, Делегиран регламент (ЕС) 2015/96, Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 и Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 е необходимо да се поправят някои редакционни грешки, противоречия и погрешни позовавания.
- (30) В приложение I към Регламент (ЕС) № 167/2013, отнасящо се за изискванията във връзка с ЕС одобряването на типа на превозни средства, следва да се даде възможност за формулиране на изисквания за безопасност на допълнителни категории превозни средства, когато това е необходимо.
- (31) Поради това Регламент (ЕС) № 167/2013 следва да бъде съответно изменен.
- (32) Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, Делегиран регламент (ЕС) 2015/96, Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 и Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 следва поради това да бъдат съответно изменени и коригирани.

⁽¹⁾ Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 на Комисията от 15 октомври 2014 г. за допълване на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с изискванията към спирането за одобряването на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 17, 23.1.2015 г., стр. 1).

⁽²⁾ Делегиран регламент (ЕС) 2015/96 на Комисията от 1 октомври 2014 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с изискванията по отношение на екологичните характеристики и характеристиките на задвижването на земеделските и горските превозни средства (ОВ L 16, 23.1.2015 г., стр. 1).

⁽³⁾ Директива 97/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1997 г. за сближаване законодателствата на държавите членки във връзка с мерките за ограничаване емисиите на газообразни и прахообразни замърсители от двигатели с вътрешно горене, инсталирани в извънпътна подвижна техника (ОВ L 59, 27.2.1998 г., стр. 1).

- (33) Като се има предвид, че Регламент (ЕС) № 167/2013, Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, Делегиран регламент (ЕС) 2015/96, Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 и Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 вече се прилагат и че измененията на тези актове включват редица корекции, настоящият регламент следва да влезе в сила възможно най-скоро,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения на Регламент (ЕС) № 167/2013 относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства

Приложение I към Регламент (ЕС) № 167/2013 се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

Член 2

Изменения на Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014

Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

Член 3

Изменения на Делегиран регламент (ЕС) 2015/96

Делегиран регламент (ЕС) 2015/96 се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) първото изречение и въвеждащото изречение се заменят със следното:

„За целите по настоящия регламент се прилагат определенията в приложение XXXIII към Делегиран регламент (ЕС) № 2015/208 на Комисията (*). Прилагат се също следните определения:

(*) Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 на Комисията от 8 декември 2014 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията относно безопасността при експлоатацията във връзка с одобряването на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 42, 17.2.2015 г., стр. 1).“

б) точка 2 се заменя със следното:

„2) „система за последваща обработка на емисиите на замърсители в отработилите газове“ е преминаването на отработилите газове през устройство или система, чието предназначение е да променя по химичен или физичен начин отделените замърсители, преди те да бъдат освободени в атмосферата, което/която включва катализатори, прахоуловители или всякакви други компоненти, системи или отделни технически възли за намаляване или обработка на емисиите от газообразни замърсители и прахови частици в отработилите газове на двигателя;“

в) точки 4 и 5 се заменят със следното:

„4) „устройство за контрол на замърсяването“ е компонент, система или отделен технически възел, който е част от системата за последваща обработка на емисиите на замърсители в отработилите газове;

5) „резервно устройство за контрол на замърсяването“ е компонент, система или отделен технически възел, предназначен частично или изцяло да замества системата за последваща обработка на емисиите на замърсители в отработилите газове на превозно средство, чийто тип е одобрен в съответствие с Регламент (ЕС) № 167/2013 и настоящия регламент;“

г) точка 12 се заменя със следното:

„12) „полезна мощност на двигателя“ е мощността, получена на изпитвателен стенд в края на колянвия вал или негов еквивалент при съответната честота на въртене на двигателя със спомагателните устройства и оборудване, посочени в таблица 1 от приложение 4 към Правило № 120 на ИКЕ на ООН, изменено със серия от изменения 01 (*), определена при референтните атмосферни условия.

(*) ОВ L 166, 30.6.2015 г., стр. 170.“

2) Член 4 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Органите по одобряване на типа могат да разрешат одобряването на типа по отношение на изискванията за емисиите на замърсители и нивото на звука извън превозното средство да бъде разширено и върху различни варианти и версии на превозното средство и различни типове и фамилии двигатели, при условие че параметрите на варианта, версията, задвижването и системата за контрол на замърсяването на превозното средство имат идентични стойности или остават в рамките на нивата, посочени в член 19, параграф 3 и параграф 4 от Регламент (ЕС) № 167/2013.“

б) в параграф 3 букви а) и б) се заменят със следното:

„а) характеристиките на типа двигател или фамилията двигатели, определени в приложение II към Директива 97/68/ЕО и в точка 9.1 от приложение I към настоящия регламент;

б) системата за последваща обработка на емисиите на замърсители в отработилите газове на двигателя, описана в точка 6.10 от приложение I към Директива 97/68/ЕО, точка 9.1.10 от приложение I към настоящия регламент и точка 3.3 от приложение II към настоящия регламент;“

в) в параграф 4 букви г), д) и е) се заменят със следното:

„а) за еталонните горива — изискванията, определени в приложение 7 към Правило № 120 на ИКЕ на ООН, изменено със серия от изменения 01, или приложение V към Директива 97/68/ЕО;

б) по отношение на устройствата за контрол на замърсяването и резервните устройства за контрол на замърсяването — изискванията, определени в допълнение 5 към приложение III към Директива 97/68/ЕО;

в) по отношение на изпитвателното оборудване — изискванията, определени в приложение III към Директива 97/68/ЕО.“

3) В член 7 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Освен изискванията, посочени в първия параграф, за да може друго одобрение на типа да бъде признато като еквивалентно на одобрение по настоящия регламент, производителят трябва да предостави недискриминационен достъп до информация за ремонта и поддръжката на превозните средства съгласно изискванията в глава XV от Регламент (ЕС) № 167/2013 и член 8 от Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 (*).

(*) Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 на Комисията от 19 септември 2014 г. за допълнение и изменение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на конструкцията на превозните средства и общите изисквания за одобряването на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 364, 18.12.2014 г., стр. 1).“

4) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Измерване на нивото на звука извън превозното средство

1. Техническите служби измерват нивото на звука извън превозното средство на земеделските и горските превозни средства от категория Т, оборудвани с пневматични гуми, и от категория С, оборудвани с гумени вериги при движение, за целите на одобряването на типа в съответствие с условията и методите за изпитване, посочени в точка 1.3.1 от приложение III.

2. Условията и методите за изпитване, посочени в точка 1.3.2 от приложение III, се прилагат също за спрели земеделски и горски превозни средства от категории Т и С, оборудвани с гумени вериги, и резултатите се записват от техническите служби в съответствие с разпоредбите в точка 1.3.2.4 от приложение III.

3. Техническите служби измерват нивото на звука извън превозното средство на земеделските и горските превозни средства от категория С, оборудвани с метални вериги, за целите на одобряването на типа в съответствие с условията и методите за изпитване при работа на място, посочени в точка 1.3.2 от приложение III.

4. Условието и методите за изпитване, посочени в точка 1.3.3 от приложение III, се прилагат за земеделски и горски превозни средства от категория С, оборудвани с метални вериги, и резултатите се записват от техническите служби.“

5) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Изисквания към характеристиките на задвижването

За оценка на характеристиките на задвижването на земеделските и горските превозни средства се извършват измервания на полезната мощност, въртящия момент на двигателя и специфичния разход на гориво, в съответствие с Правило № 120 на ИКЕ на ООН, изменено със серия от изменения 01.“

6) В член 11, параграф 4 първото изречение се заменя със следното:

„За целите на одобряването на типа датите, посочени в член 9, параграфи 3в, 3г и 4а от Директива 97/68/ЕО, се отлагат с 3 години за земеделските и горските превозни средства от категории Т2, Т4.1 и С2, дефинирани в член 4, параграфи 3, 6 и 9 от Регламент (ЕС) № 167/2013 и оборудвани с двигатели от категории от L до R.“

7) Член 12 се заменя със следното:

„Член 12

Процедури за ЕС одобряване на типа

Без да се засягат разпоредбите в член 11, ако даден производител съответно е поискал, националните органи не могат да откажат на основания, свързани с емисиите на превозните средства, предоставянето на ЕС одобрение на типа или на национално одобрение на типа на нов тип превозно средство или двигател, или да забранят регистрацията, продажбата или пускането в употреба на ново превозно средство и продажбата или използването на нови двигатели, когато въпросното превозно средство или двигатели отговарят на изискванията в Регламент (ЕС) № 167/2013 и в Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 на Комисията (*).

(*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 на Комисията от 11 март 2015 г. за изпълнение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с административните изисквания към одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 85, 28.3.2015 г., стр. 1).“

8) В член 14 параграф 1 се заменя със следното:

„1. По искане на производителя и чрез дерогация от член 4, параграф 1, отнасящ се за емисиите на замърсители, държавите членки разрешават пускането на пазара на ограничен брой превозни средства, на които са монтирани двигатели, отговарящи на изискванията на член 9 от Директива 97/68/ЕО съгласно механизма на гъвкавост и в съответствие с разпоредбите в приложение V към настоящия регламент, при условие че органът по одобряването е издал съответното разрешение за пускане в употреба.“

9) Приложения I — IV се изменят в съответствие с приложение III към настоящия регламент.

Член 4

Изменения на Делегиран регламент (ЕС) 2015/68

Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) първото изречение и въстъпителното изречение се заменят със следното:

„За целите по настоящия регламент се прилагат определенията в член 2 и приложения XII и XXXIII към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 на Комисията (*). Прилагат се също следните определения:

(*) Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 на Комисията от 8 декември 2014 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията относно безопасността при експлоатацията във връзка с одобряването на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 42, 17.2.2015 г., стр. 1).“

б) точка 5 се заменя със следното:

„5) „задвижване“ означава съвкупността от компоненти, разположени между органа за управление и спирачката, с изключение на линиите за управление между тракторите и прикачните превозни средства и захранващите линии между тракторите и прикачните превозни средства, и които ги свързват функционално по механичен, хидравличен, пневматичен или електрически начин или чрез използване на комбинация от тези начини; когато спирачното усилие се получава или подпомага от източник на енергия, независим от водача, акумулаторът на енергия в уредбата е също така част от задвижването;“

в) точка 17 се заличава;

г) добавят се следните точки 37 и 38:

„37) „източник на енергия“ означава устройство, което осигурява необходимата енергия за задействане на спирачките, било пряко или непряко, чрез акумулатор на енергия;

38) „устройство за натрупване на енергия“ означава устройство, което натрупва енергията, осигурена от източника на енергия, необходима за задействане или освобождаване на спирачките.“

2) Приложения I — V, VII, VIII, IX, XI, XII и XIII се изменят в съответствие с приложение IV към настоящия регламент.

Член 5

Изменения на Делегиран регламент (ЕС) 2015/208

Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) точка 5 се заменя със следното:

„5) „Обичайно монтирани гуми“ означава типа или типовете гуми, с които производителят на въпросния тип превозно средство го е оборудвал и които са посочени в информационния документ, образец на който е даден в член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 на Комисията (*);

(*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 на Комисията от 11 март 2015 г. за изпълнение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с административните изисквания към одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 85, 28.3.2015 г., стр. 1).“

б) точка 6 се заменя със следното:

„6) „Обичайно монтирани вериги“ означава типа или типовете вериги, с които производителят на въпросния тип превозно средство го е оборудвал и които са посочени в информационния документ, образец на който е даден в член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504;“

в) точка 12 се заменя със следното:

„12) „Натоварено превозно средство“ означава превозно средство, натоварено до технически допустимата му максимална маса с товар;“

г) добавя се следната точка 13:

„13) „Кабина“ означава помещението за оператора, което огражда оператора посредством физическа преграда и предотвратява свободното движение на външен въздух при мястото на оператора.“

2) В член 5 параграф 3 се заменя със следното:

„3. Използваните методи за измерване и резултатите от изпитването се докладват на органа по одобряването във формата, предвиден за протокола от изпитването, посочен в член 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

3) Приложения I, III, V, VII, X, XII — XV, XVII, XIX, XX, XXII, XXV — XXXI, XXXIII и XXXIV се изменят в съответствие с приложение V към настоящия регламент.

*Член 6***Влизане в сила**

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 14 юли 2016 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложение I към Регламент (ЕС) № 167/2013 се изменя, както следва:

- 1) в ред № 6 в графата в колоната „Препратка към регулаторен акт“ се добавя следната аббревиатура:
„РИБЕ“
 - 2) в ред № 9 записът, отнасящ се за категория превозни средства Т3а, се заменя с „X“;
 - 3) в ред № 17 записът, отнасящ се за категория превозни средства Т3б, се заменя с „X“;
 - 4) в ред № 23 записите, отнасящи се за категории превозни средства Т3а и Т3б, се заменят с „X“;
 - 5) в ред № 30 записите, отнасящи се за категории превозни средства Са и Сб, се заменят с „X“;
 - 6) в ред № 34 в графата в колоната за категория превозни средства Т3б се добавя следната буква:
„X“.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложения III, V, VIII, IX, X, XIII — XVIII, XXI — XXIV, XXVI и XXIX към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 се изменят, както следва:

1) Приложение III се изменя, както следва:

а) в точка 5.2 таблица 1 се заменя със следното:

„Таблица 1

Списък на изискванията, които могат да бъдат обект на виртуално изпитване

Препратка към делегиран акт	Номер на приложението	Изисквания	Ограничения/забележки
Регламент (ЕС) № 1322/2014	IX	поведение при непрекъснато или прекъснато търкаляне в случай на странично преобръщане на трактор с тясна колея със защитна рамка, монтирана пред мястото на водача	раздел Б4
Регламент (ЕС) № 1322/2014	XV	Изисквания към работното пространство и достъпа до мястото на водача	Само изисквания във връзка с размерите и разположението
Регламент (ЕС) 2015/208	VII	Изисквания относно полето на видимост и стъклочишачките на предното стъкло	Само изисквания във връзка с размерите, разположението и видимостта
Регламент (ЕС) 2015/208	IX	Изисквания относно огледалата за обратно виждане	Само изисквания във връзка с размерите, разположението и видимостта
Регламент (ЕС) 2015/208	XII	Изисквания относно осветителните уреди	Само изисквания във връзка с размерите, разположението и видимостта в точки 5 и 6 (с изключение на колориметричните или фотометричните изисквания)
Регламент (ЕС) 2015/208	XIII	Изисквания относно защитата на пътниците в превозното средство, включително вътрешното оборудване, облегалките за глава, предпазните колани и вратите на превозното средство	Част 2 Само изисквания във връзка с размерите, включително за детайлното оформление, и във връзка с разположението
Регламент (ЕС) 2015/208	XIV	Изисквания относно външната страна на превозното средство и принадлежностите	Само изисквания във връзка с размерите, включително за детайлното оформление, и във връзка с разположението“

б) точка 6.2.2 се заменя със следното:

„6.2.2. Процедура за потвърждаване на математическия модел

Математическия модел се потвърждава при съпоставяне с действителните условия за провеждане на изпитвания. Провежда физическо изпитване, с цел да се съпоставят получените от математическия модел резултати с резултатите от физическото изпитване. Сравнимостта между резултатите от изпитванията трябва да бъде доказана. За тази цел производителите предоставят на техническата служба корелационен доклад, съдържащ информацията за математическия модел и за корелацията между резултатите, получени чрез този модел, и резултатите от физическото изпитване, в съответствие със схемата, посочена в точка 6.1. Производителят или техническата служба изготвя доклад за потвърждаването и го представя на органа по одобряването. Всякакви промени в математическия модел или софтуера, поради които докладът за потвърждаването може да стане невалиден, трябва да бъдат съобщени на органа по одобряването, който може да изиска ново потвърждение. Диаграмата на процеса на потвърждаване е показана на фигура 1 в точка 7.“

в) добавят се следните точки 6.2.7 и 6.2.8:

„6.2.7. Процедура на одобряване при използване на виртуално изпитване

Спазването на изискванията, посочени в таблица 1 в точка 5.2, може да се доказва чрез процедури на виртуално изпитване само при условие, че тези процедури се извършват в съответствие с математически модел, потвърден в съответствие с изискванията в точка 6.2.2. Приложимостта и ограниченията на модела се съгласуват с техническите служби и подлежат на одобряване от одобряващия орган.

6.2.8. Протокол от виртуално изпитване

Техническата служба изготвя протокол от изпитване, съдържащ резултатите от виртуалното изпитване. Протоколът от изпитването следва да бъде в съответствие с корелационния доклад и с доклада за потвърждаването и трябва да включва поне следните елементи: изграждането на виртуален прототип, входните данни за моделирането и свързаните с техническите изисквания резултати от моделирането.“

2) Приложение V се изменя, както следва:

а) добавя се следната точка 4.4:

„4.4. Точка 4.1.2 се прилага от 1.7.2021 г.

Обаче производителите на превозни средства от категории R и S, които не използват уреди за диагностика, или физическа или безжична комуникация с бордовия електронен блок за управление (бордовите електронни блокове за управление) за цели за диагностика или препрограмиране на превозните им средства, са освободени от задълженията по точка 4.1.1.“

б) точка 6.2 се заменя със следното:

„6.2. Превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, за които се отнася точка 6.1, се посочват на уеб страницата на производителя, съдържащ информация за ремонта и поддръжката.“;

в) в допълнение 1 точка 2.5 и точки 2.5.1 — 2.5.4 се заменят със следното:

„2.5. Препрограмирането и диагностиката на блоковете за управление на превозните средства за цели като повторно калибриране след ремонт или зареждане на софтуер в резервен ECU или записване или реинициализиране на резервни части или компоненти трябва да позволява използването на хардуер, който не е обект на индустриална собственост.

2.5.1. От 1.7.2021 г. препрограмирането и диагностиката (на комуникационния интерфейс PC-VCI) трябва да се извършва в съответствие или с ISO 22900-2, SAE J2534, или с TMC RP1210;

За следните производители обаче посоченото в първата алинея се прилага от 1.7.2023 г.:

а) производителите на превозни средства от категории R и S;

б) производителите на превозни средства от категории T и C, чието производство е под лимитите, определени в точка 6.1. от настоящото приложение;

в) производителите на системи, компоненти или отделни технически възли, чието производство е под лимитите, определени в точка 6.1. от настоящото приложение.

2.5.2. Могат да се използват също и Ethernet, кабел за последователно предаване на данни или интерфейс за локална мрежа (LAN), както и алтернативни информационни носители, като компактдискове (CD), дискове DVD или полупроводникови памети, но при условие че не е необходим комуникационен софтуер (например драйвери или софтуерни добавки) и хардуер, които са обект на индустриална собственост. За валидиране на съвместимостта на собственото приложение на производителя с интерфейсите за комуникация с превозното средство (VCI), отговарящи на ISO 22900-2, SAE J2534 или TMC RP1210, производителят трябва да предлага или валидиране на независимо разработени VCI, или информацията и наемането на всеки специален хардуер, необходими на производителя на VCI за да извършва самостоятелно това валидиране. При събиране на такси за такова валидиране, за информация и хардуер се прилагат условията, посочени в член 55 от Регламент (ЕС) № 167/2013.

2.5.3. От 1.7.2021 г. трябва да бъде осигурено наличие на съответен софтуер на производителите на автомобили.

За следните производители обаче посоченото в първата алинея се прилага от 1.7.2023 г.:

а) производителите на превозни средства от категории R и S;

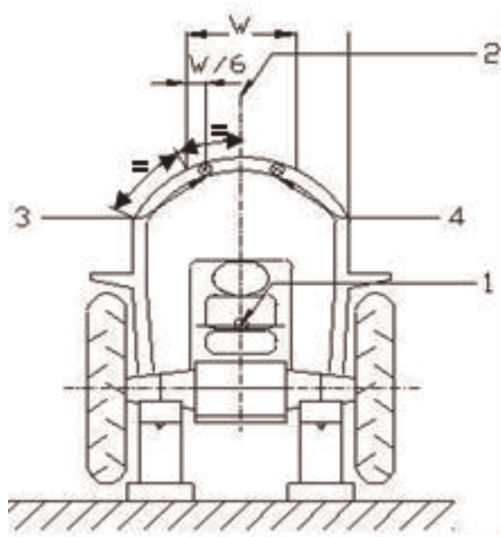
- б) производителите на превозни средства от категории Т и С, чието производство е под лимитите, определени в точка 6.1. от настоящото приложение;
- в) производителите на системи, компоненти или отделни технически възли, чието производство е под лимитите, определени в точка 6.1. от настоящото приложение.

2.5.4. За осигуряване на комуникацията между превозните средства и уредите за диагностика се прилагат следните стандарти за физическите диагностични съединители между VCI и превозното средство: SAE J1939-13, ISO 11783-2, ISO 15031-3 и ISO 13400-4.“;

- 3) В приложение VIII фигура 4.3.6 се заменя със следното:

„Фигура 4.3.6

ЗКП с две колони



ЛЕГЕНДА

- 1 – Контролна точка на седалката (SIP).
- 2 – Средна надлъжна равнина, SIP.
- 3 – Точка на второ прилагане на надлъжно натоварване, в предната или задната част.
- 4 – Точка на прилагане на надлъжно натоварване, в предната или задната част.“;
- 4) В раздел Б1 от приложение IX точка 3.1.4.3.3 се заменя със следното:
- „3.1.4.3.3. Компютърната програма (BASIC) за определяне на поведението при продължително или прекъснато странично преобръщане на трактор с тясна колея с предно монтирана защитна конструкция е описана в раздел Б4, с примери 6.1 — 6.11.“;
- 5) В раздел Б2 от приложение X точка 4.2.1.6 се заменя със следното:
- „4.2.1.6. Допълнителни изпитвания на удар

В случай че при изпитване на удар се появят пукнатини или разкъсвания, които не могат да бъдат считани за незначителни, се провежда второ подобно изпитване, но с височина на падане, определена по следната формула:

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

Второто изпитване се извършва веднага след изпитването на удар, причинило появата на скъсвания или пукнатини, като „а“ представлява съотношението между пластичната деформация (Dp) и еластичната деформация (De):

$$a = Dp/De$$

така както са измерени в приложната точка на удара. Допълнителната пластична деформация вследствие на второто изпитване на удар не трябва да превишава 30 % от пластичната деформация, получена при първото изпитване на удар.

За да може да се извърши допълнителното изпитване е необходимо да се измерва еластичната деформация при всички изпитвания на удар.“

б) Приложение XIII се изменя, както следва:

а) точка 1.3 се заменя със следното:

„1.3. Измервателна апаратура

Следва да се използва прецизен шумомер, отговарящ на изискванията на стандарта на Международната електротехническа комисия IEC 61672-1:2013 Електроакустика — Уреди за измерване на звуково ниво — Част 1: Спецификации. Измерването трябва да се извършва със схема за честотна корекция по крива А, настроена за бавно измерване, е описано в публикацията на Международната електротехническа комисия.“

б) вмъкват се следните точки 1.3.1, 1.3.2 и 1.3.3:

„1.3.1. Оборудването трябва да се калибрира често и, по възможност, преди всяка измервателна сесия.

1.3.2. Протоколът от изпитването трябва да включва адекватно техническо описание на измервателната апаратура.

1.3.3. При променливост на отчетените стойности трябва да се вземе средноаритметична стойност от максималните стойности.“;

в) в точка 2.2.1 втората алинея се заменя със следното:

„Мембраната на микрофона трябва да бъде насочена напред, а центърът на микрофона да бъде разположен на 790 mm над и на 150 mm пред базовата точка на седалката (S), описана в допълнение 8 към приложение XIV. Трябва да се избягват прекомерни вибрации на микрофона.“

в) точка 3.2.1. втората алинея се заменя със следното:

„Мембраната на микрофона трябва да бъде насочена напред, а центърът на микрофона да бъде разположен на 790 mm над и на 150 mm пред базовата точка на седалката (S), описана в допълнение 8 към приложение XIV. Трябва да се избягват прекомерни вибрации на микрофона.“

7) Приложение XIV се изменя, както следва:

а) в таблицата в точка 1.14 първият ред се заменя със следното:

„Клас I	трактори с маса без товар до 3 600 kg;“
---------	---

б) в точка 2.6.2 първото тире се заменя със следното:

„— за измерване на дължини: $\pm 0,5\%$ “;

в) точка 3.5.3.2.7 се заменя със следното:

„3.5.3.2.7. Измерванията, предвидени в точката на закрепване на седалката и на самата седалка, се правят по време на един и същи пробег.

За измерването и регистрирането на вибрациите се използват акселерометър, измервателен усилвател и записващо устройство с магнитна лента, електронна система за събиране на данни или виброметър за директно регистриране на вибрации. За тези уреди се прилагат спецификациите, дадени в точки 3.5.3.3.2 — 3.5.3.3.6.“

г) точка 3.5.3.3.4 се заменя със следното:

„3.5.3.3.4. Записващо устройство с магнитна лента или електронна система за събиране на данни

Ако се използва записващо устройство с магнитна лента или електронна система за събиране на данни, неговото (нейното) максимално допустимо отклонение за възпроизвеждане трябва да бъде $\pm 3,5\%$ в честотния диапазон от 1 Hz до 80 Hz, включително и при промяна на скоростта на лентата по време на възпроизвеждане с цел анализ.“

д) добавя се следният раздел 4:

„4. Допълнителни изисквания за ЕС одобрение на типа за компонент, отнасящо се за седалка

За да може да получи одобрение на типа за компонент, съответната седалка трябва в допълнение към съответствието с изискванията, посочени в раздел 2 и раздел 3, да отговаря също и на следните условия:

- диапазонът на регулиране в зависимост от теглото на водача да включва поне интервала от 50 до 120 kg;
- изменението на ъгъла на наклона, измерено при изпитванията за странична устойчивост да не превишава 5° ;

- в) нито една от двете стойности, посочени в точка 3.5.3.3.7.2, да не превишава $1,25 \text{ m/s}^2$;
- г) отношението, посочено в точки 3.5.7.4 и 3.5.7.5, да не превишава числото 2.;
- д) в допълнение 5 бележката под линия (2) се заменя със следното:

„(2) Наклонът назад на повърхността на монтираната възглавница на седалката трябва да бъде в интервала от 3° до 12° спрямо хоризонталата при измерване с устройство за натоварване в съответствие с допълнение 8. Изборът на ъгъла на наклона в този клас зависи от положението при сядане.“;

- е) в допълнение 8 се добавя следната точка 2.1:

„2.1. Разполагане на седалката

За целите по приложение XV базовата точка на седалката (S) трябва да се определя при възможно най-задно надлъжно разположение на седалката и при средната точка на регулиране на височината. Седалките, имащи регулируема или нерегулируема съобразно телото на водача система на окачване, трябва да бъдат разположени в средната точка на отместването, осигурявано от системата на окачване.“

- 8) Приложение XV се изменя, както следва:

- а) в таблицата в точка 4.2 третият ред се заменя със следното:

„отстояние във височина:	минимум 125 mm,“
--------------------------	------------------

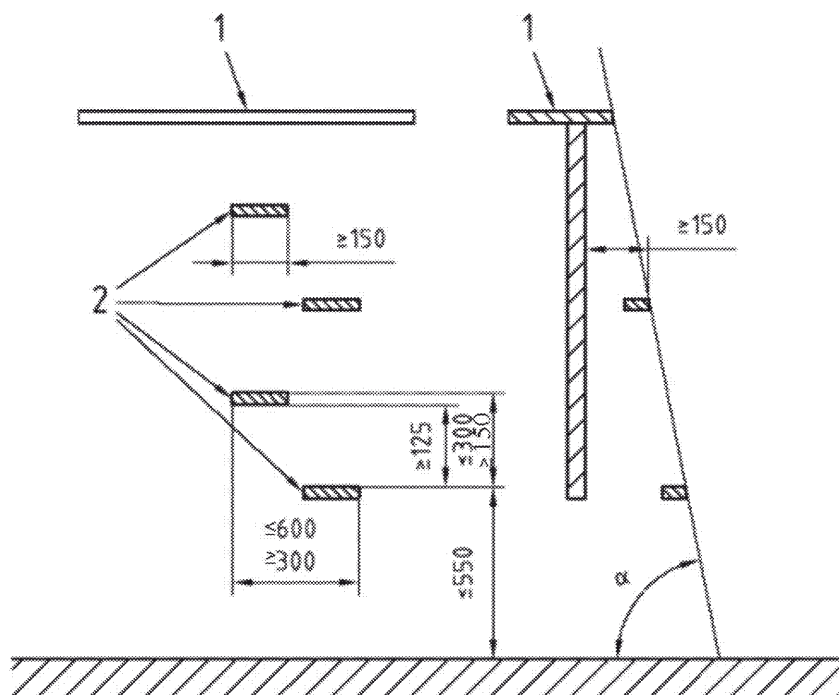
- б) в точка 4.2.1., второто изречение се заменя със следното:

„Вертикалното и хоризонталното разстояние между последователните нива трябва да е не по-малко от 150 mm; разрешава се обаче допуск от 20 mm между нивата.“

- в) в допълнение 1 фигура 6 се заменя със следното:

„Фигура 6

(Източник: EN ISO 4254-1 № 4.7)



9) В приложение XVI, точка 1, се изменя таблица 1, както следва:

а) вторият ред се заменя със следното:

„ISO 500-1:2014(*)	X	–	X ₁₎	X ₁₎	X ₁₎	X“
--------------------	---	---	-----------------	-----------------	-----------------	----

б) бележка под линия (***) се заличава;

10) В приложение XVII точка 2.6 се заменя със следното:

„2.6. Към корпуса на трактора или към защитното устройство трябва да бъдат здраво прикрепени следните застопоряващи устройства:

- а) устройства за фиксиране на бързоразединителни монтажни компоненти;
- б) компоненти на защитни устройства, които се отварят без помощта на инструменти.“;

11) В приложение XVIII точка 3.4 се заменя със следното:

„3.4. Резултат от изпитването

Условия за приемане

Допустима е пластична деформация на всеки системен компонент и област на закрепване под действие на силите, специфицирани в точки 3.1 и 3.2. Не трябва обаче да има повреда, която да позволява освобождаването на системата на предпазните колани, на седалката или на механизма за застопоряване на регулирането на седалката.

Не е необходимо устройството за регулиране на седалката или устройството за нейното застопоряване да действат след прилагане на изпитвателния товар.“

12) В приложение XXI точка 2.2 се заменя със следното:

„2.2. Частите на изпускателната тръба, които могат да бъдат достигнати от оператора при нормално функциониране на трактора, както е описано в точка 6.1 от приложение XVII, трябва да бъдат защитени чрез средства за разделяне, предпазители или мрежи, така че да е избегната възможността за случайно допиране до нагорещени повърхности.“;

13) Приложение XXII се изменя, както следва:

а) в точка 2, буква аз) се заменя със следното:

„аз) информация за местоположението на точките за гресиране, процеса на безопасно гресиране и времевите интервали между гресиранията (дневно/месечно/годишно);“;

б) в точка 3, буква ж) се заменя със следното:

„ж) информация за максималната товароподемност на триточковия навесен механизъм и информация как да се застопори триточковия навесен механизъм странично и вертикално за движение по пътища;“;

в) в точка 3 буква л) се заменя със следното:

„л) информация за използването на оборудване в комбинация с валове за отвеждане на мощност и за това, че технически възможният наклон на валовете зависи от формата и размера на главната защитна преграда и/или зоната на безопасност, включително инструкции и специфични предупреждения във връзка с:

- i) свързването и освобождаването на валовете за отвеждане на мощност,
- ii) използването на инструменти или машини, купирани към задния вал за отвеждане на мощност,
- iii) ако е приложимо — използването на валове за отвеждане на мощност от тип 3 с намалени размери и последиците и опасностите, причинявани от намаления размер на предпазителя;“;

14) Приложение XXIII се изменя, както следва:

а) в точка 1.2 първото изречение се заменя със следното:

„Органите за управление трябва да отговарят на съответните приложими изисквания, посочени в точки 1.2.1 — 1.2.4 във връзка с монтирането, местоположението, работата и идентификацията на тези органи.“

б) в точка 1.2.3 втората алинея се заменя със следното:

„С цел да се избегне объркване на водача, педалите за съединителя, спирачката и газта трябва да са със същите функции и разположение като тези на моторно превозно средство, с изключение на:

- а) превозните средства, оборудвани със седалка за възсядане и кормило от мотоциклетен тип, за които се счита, че са в съответствие с изискванията на EN 15997:2011 за ръчната газ и ръчния съединител,
- б) превозни средства от категории Т или С, при които е необходимо непрекъснато натискане на десния педал за да се поддържа тяхното движение (напр. превозни средства, оборудвани с дроселен педал за газта (throttle pedal) и безстепенно предаване, или превозни средства, оборудвани с два педала за движение съответно напред и назад и хидростатично предаване),
- в) превозни средства от категория С с максимална конструктивна скорост под 15 km/h и оборудвани с ръчни лостове за разделно рулево управление.“;

в) точка 2.1 се заменя със следното:

„2.1. Символите, използвани за разпознаване на органите за управление, трябва да съответстват на изискванията, посочени в раздел 1 от приложение XXVI.“;

г) точка 3.1.1 се заменя със следното:

„3.1.1. За случаите, при които превозното средство е оборудвано с хидростатично предаване или с предаване, имащо хидростатичен компонент, посоченото в точка 3.1 изискване, че двигателят може да бъде пуснат само ако механизмът на съединителя е изключен, се формулира като изискване, че двигателят може да бъде пуснат само ако органът за управление на хидростатичното предаване е в неутрално положение или е със снижено налягане.“;

е) точка 3.2 се заменя със следното:

„3.2. В случай, че застанал на земята оператор (напр. от страни на трактора) може да пусне двигателя при едновременно спазване на изискванията, гарантиращи безопасно пускане на двигателя в съответствие с точка 3.1, необходимо е пускането на двигателя да може да стане само след задействане на един допълнителен орган за управление.“;

е) вмъква се следната точка 3.3:

„3.3. Клемите на стартера трябва да бъдат защитени, с оглед да се избегне паралелно включване към неговата бобина с обичайни инструменти (напр. отвертка).“;

ж) точка 7.3 се заменя със следното:

„7.3. Трябва да е възможно във всеки един момент ВОМ да бъде изключен от мястото на водача. Това изискване се отнася също и външния орган за управление (външните органи за управление) на ВОМ, ако има такива. Изключването трябва да е винаги от орган за управление с приоритетно действие.“;

з) точка 7.4 се заменя със следното:

„7.4. Допълнителни изисквания за външните органи за управление на ВОМ, ако има такива“;

и) добавя се следната точка 12:

„12. Виртуални терминали

Органите за управление, свързани с използването на виртуални терминали, трябва да отговарят на изискванията, посочени в Анекс В към стандарта ISO 15077:2008.“

15) Приложение XXIV се изменя, както следва:

а) точка 1.3 се заменя със следното:

„1.3. Гъвкавите хидравлични маркучи трябва да са ясно разпознаваеми и да бъдат обозначени незаличимо в съответствие с изискванията, посочени в параграф 13 от ISO 17165-1:2007.“;

б) точка 4.2 се заменя със следното:

„4.2. Точките за гресиране трябва да са ясно обозначени върху превозното средство със символи, графични изображения, пиктограми или цветни кодове и тяхното разположение и съответните инструкции за употреба трябва да бъдат изяснени в ръководството за експлоатация.“;

16) Приложение XXVI се изменя, както следва:

а) раздел 3 се заменя със следното:

„3. Хидравлични фитинги

Хидравличните вентили и съединителите за хидравличните вентили в задната част, предната част или страничните части на трактора, както и посоката на потока и начинът на работа трябва да бъдат обозначени с цветни кодове или числови обозначения върху трайни табели, които да са устойчиви на въздействието на масло, гориво, износване и химични вещества, като например изкуствени торове; тяхното местоположение, обозначаване и инструкции за употреба трябва да бъдат изяснени в ръководството за експлоатация.“

б) раздел 5 се заменя със следното:

„5. Допълнителни предупредителни сигнали по отношение на спирането

Тракторите трябва да бъдат оборудвани със светлинни предупредителни сигнали за неизправност и повреда на спирачката, в съответствие с точки 2.2.1.29.1.1 — 2.2.1.29.2.1 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 на Комисията (*).

(*) Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 на Комисията от 15 октомври 2014 г. за допълване на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с изискванията към спирането за одобряването на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 17, 23.1.2015 г., стр. 1).“

17) в приложение XXIX, раздел 2 се заменя със следното:

„2. Изисквания за кабината

2.1. Превозните средства от категории Т и С, които са оборудвани с кабина, трябва да отговарят на стандарт EN 15695-1:2009.

2.2. Превозните средства от категории Т и С, за които производителят е декларирал, че осигуряват защита срещу опасни вещества, трябва да бъдат с кабина от ниво 2, 3 или 4 съгласно съответното определение и съответстваща на изискванията, формулирани в стандарт EN 15695-1:2009 (напр. за превозно средство, осигуряващо защита срещу продукти за растителна защита, образувачи пари, които могат да изложат оператора на риск или увреждане, кабината трябва да бъде от ниво 4).“.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Приложения I — IV към Делегиран регламент (ЕС) 2015/96 се изменят, както следва:

1) Приложение I се изменя, както следва:

а) точки 2.2 и 2.3 се заменят със следното:

„2.2. Заявлението за одобряване на типа се придружава от техническата документация в съответствие с член 2 и член 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.

2.3. Двигател, който съответства на характеристиките на типа двигател или базовия двигател, описани в приложение I и приложение II към Директива 97/68/ЕО, се предоставя на техническата служба, отговорна за провеждане на изпитванията за одобряване.“

б) в раздел 4 третата алинея се заменя със следното:

Информационните документи за одобряване на типа трябва да са в съответствие с член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.

в) раздел 6 се заменя със следното:

„6. Съответствие с изискванията на производството

Освен съгласно разпоредбите в член 28 от Регламент (ЕС) № 167/2013, член 7 от Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 и приложение IV към Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, съответствието с изискванията на производството се проверява и съгласно разпоредбите в раздел 5 от приложение I към Директива 97/68/ЕО.“

г) раздел 8 се заменя със следното:

„8. Надзор на пазара

Във връзка с посоченото в член 7 от Регламент (ЕС) № 167/2013, надзорът на пазара трябва да се извършва в съответствие с членове 4, 6 и 10 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 и приложения III, V и IX към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

д) Допълнението се изменя, както следва:

i) в раздел 1 буква в) се заменя със следното:

„в) маркировката за ЕС одобряване на типа в съответствие с член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

ii) точка 6 се заменя със следното:

„6. Точното разположение на маркировките на двигателя трябва да се обяви в информационния документ, в съответствие с член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

2) Приложение II се изменя, както следва:

а) точки 2.1.2 и 2.1.3 се заменят със следното:

„2.1.2. То се придружава от информационния документ, в съответствие с член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.

2.1.3. Производителят предоставя на техническата служба, отговорна за провеждането на изпитванията за одобряване, двигател за земеделски и горски превозни средства, който съответства на характеристиките на типа двигател или базовия двигател съгласно приложение I към настоящия регламент и приложение II към Директива 97/68/ЕО.“

б) точка 2.2.2 се заменя със следното:

„2.2.2. То се придружава от информационния документ в съответствие с член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 и от копие от ЕС сертификата за одобряване на типа на двигателя или фамилията двигатели, и, ако е приложимо, на системите, компонентите и отделните технически възли, които са монтирани в земеделските и горските превозни средства от този тип.“

в) точки 3.2.1 и 3.2.2 се заменят със следното:

„3.2.1 входното подналягане не надхвърля максимално допустимото входно подналягане, специфицирано за двигателя, чийто тип е одобрен;

3.2.2 изходното налягане не надхвърля максимално допустимото изходно налягане, специфицирано за двигателя, чийто тип е одобрен;“

г) вмъква се следната точка 3.2.3:

„3.2.3 специфичните условия за монтиране на двигателя в превозното средство в съответствие със сертификата за одобряване на типа на двигателя.“

д) раздел 4 се заменя със следното:

„4. Одобряване

Всеки тип земеделско и горско превозно средство, на което е монтиран двигател, за който е издаден сертификат за ЕС одобряване на типа в съответствие с приложение I към настоящия регламент или еквивалентен сертификат за одобряване на типа съгласно приложение IV към настоящия регламент, трябва да има издаден ЕС сертификат за одобряване на типа в съответствие с приложение V от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

3) Приложение III се изменя, както следва:

а) точка 1.3.1.1 се заменя със следното:

„1.3.1.1. Постоянната скорост преди приближаването до линията AA' трябва да е равна на три четвърти от максималната конструктивна скорост (v_{max}), обявена от производителя, която може да бъде достигната на най-високата предавка, използвана за движение по пътища.“

б) в точка 1.3.1.2.3 второто изречение се заменя със следното:

„Ако този резултат е по-голям от максимално допустимото ниво на шума за категорията на изпитваното земеделско или горско превозното средство с поне 1 dB(A), се извършват две допълнителни измервания.“

в) в първата алинея от точка 1.3.2.4 второто и третото изречение се заменят със следното:

„Честотата на въртене на двигателя се записва в съответствие с изискванията в член 9. Записва се и степента на натовареност на земеделското или горското превозно средство.“

г) точка 1.3.3 се заменя със следното:

„1.3.3. Разпоредби за изпитване за определяне на нивото на шума извън движещи се превозни средства от категория C с метални вериги

При земеделските и горските превозни средства от категория C, оборудвани с метални вериги, шумът при движение се измерва с ненатоварени готови за движение превозни средства, движещи се върху слой влажен пясък с постоянна скорост от 5 km/h (+/- 0,5 km/h) и с работещ с номинална честота на въртене двигател, както е посочено в точка 5.3.2 от ISO 6395:2008. Микрофонът се разполага в съответствие с разпоредбите в точка 1.3.1. Измерената стойност на шума се записва в протокола от изпитването.“

4) Приложение IV се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Признаване на други одобрявания на типа

Описаните по-долу одобрявания на типа и, когато е необходимо, съответните маркировки за одобряване се признават за равностойни на одобрявания по смисъла на настоящия регламент:

1. за двигателите от категории Н, I, J и К (етап IIIА), както е посочено в член 9, параграф 3а и параграф 3б от Директива 97/68/ЕО,
 - 1.1. одобрявания на типа в съответствие с точки 3.1, 3.2 и 3.3 от приложение XII към Директива 97/68/ЕО;
 - 1.2. Одобрявания на типа на двигатели в етап IIIА в съответствие с Директива 97/68/ЕО;
2. за двигателите от категории L, M, N и P (етап IIIВ), както е посочено в член 9, параграф 3в от Директива 97/68/ЕО,
 - 2.1. одобрявания на типа в съответствие с точки 4.1, 4.2 и 4.3 от приложение XII към Директива 97/68/ЕО;
 - 2.2. Одобрявания на типа на двигатели в етап IIIВ в съответствие с Директива 97/68/ЕО;
3. за двигателите от категории Q и R (етап IV), както е посочено в член 9, параграф 3г от Директива 97/68/ЕО,
 - 3.1. одобрявания на типа в съответствие с точки 5.1 и 5.2 от приложение XII към Директива 97/68/ЕО;
 - 3.2. Одобрявания на типа на двигатели в етап IV в съответствие с Директива 97/68/ЕО;
 - 3.3. одобрявания на типа в съответствие със серия изменения 04 на Правило № 96 на ИКЕ на ООН за обхвати на мощност Q и R по параграф 5.2.1 от това правило.“

—

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Приложения I — V, VII, VIII, IX, XI, XII и XIII към Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 се изменят, както следва:

1) Приложение I се изменя, както следва:

а) точки 1.3, 1.4 и 1.5 се заличават;

б) точка 2.1.1 се заменя със следното:

„2.1.1. Спирачни компоненти и части“

в) точки 2.1.1.1 и 2.1.1.2 се заменят със следното:

„2.1.1.1. Спирачните компоненти и части трябва да са проектирани, конструирани и монтирани по такъв начин, че при нормална експлоатация на превозното средство да позволяват, независимо от вибрациите, на които то може да бъде подложено, да бъдат спазени изискванията, посочени в настоящото приложение.

2.1.1.2. По-специално, спирачните компоненти и части трябва да са проектирани, конструирани и монтирани така, че да са устойчиви на корозията и стареенето, на които са изложени.“

г) точка 2.1.1.4 се заменя със следното:

„2.1.1.4. Не се допуска монтирането на регулируеми вентили, които биха дали възможност показателите на спирачната уредба да бъдат променени от ползвателя на превозното средство по такъв начин, че при експлоатация тя да не отговаря на изискванията на настоящия регламент. Допуска се наличието на регулируем вентил, който може да бъде управляван само от производителя чрез използване на специални инструменти или осигуряването на пломба срещу вмешателство, при условие че ползвателят на превозното средство не е в състояние да регулира този вентил или че всяко регулиране от ползвателя е лесно разпознаваемо от правопритежателите органи.“

д) точки 2.1.1.5.1, 2.1.1.5.2 и 2.1.1.5.3 се заменят със следното:

„2.1.1.5.1. Ако превозни средства от категория Ra с максимална конструктивна скорост не превишаваща 30 km/h и превозни средства от категория Sa по технически причини не могат да бъдат оборудвани с устройство за разпределяне на спирачните усилия в зависимост от товара, те могат да бъдат оборудвани с устройство, което има поне три дискретни задания за регулирането на спирачните усилия.

2.1.1.5.2. В особения случай, при който прикачно превозно средство от категория Ra с максимална конструктивна скорост не превишаваща 30 km/h и превозни средства от категория Sa позволяват по проект да бъдат задавани само две отделни условия — „без товар“ и „с товар“, превозното средство може да има само две дискретни задания за регулирането на спирачните усилия.

2.1.1.5.3. Превозните средства от категория S, които не съдържат никакъв друг товар освен полезен товар от консумативен материал, представляващ не повече от 10 % от сумата на технически допустимите маси на ос.“

е) точка 2.1.2.3 се заменя със следното:

„2.1.2.3. Ръчна спирачна уредба

Ръчната спирачна уредба позволява превозното средство да се задържи неподвижно по наклон нагоре или надолу, дори в отсъствието на водача, като работните части на спирачната уредба се задържат в блокирано положение от чисто механично устройство. Водачът трябва да може да постига това спирачно действие от мястото на водача, а при прикачно превозно средство — съобразно изискванията в точка 2.2.2.10.

Работната спирачна уредба на прикачното превозно средство (пневматична или хидравлична) и ръчната спирачна уредба на трактора могат да бъдат задействани едновременно, при условие че водачът може по всяко време да проверява дали е достатъчно действието на ръчната спирачна уредба на комбинацията от превозни средства, постигнато посредством чисто механичното въздействие на ръчната спирачна уредба на трактора.“

- ж) в първата алинея от точка 2.1.5.1.3 се заличава първото изречение;
- з) точка 2.1.8.1.2 се заменя със следното:
- „2.1.8.1.2. В спирачна уредба, която включва устройство, модулиращо въздушното налягане за задействането на спирачката, както е посочено в точка 6.2 от допълнение I към приложение II, разположени в напорната линия преди и след това устройство в най-близкото достъпно място. Когато това устройство е с пневматично управление, се изисква допълнителен изпитвателен съединител за симулиране на натоварено състояние. При липса на такова устройство, трябва да има едно съединение за измерване на налягането, еквивалентно на последващия съединител, споменат в точка 2.1.5.1 от настоящото приложение. Тези съединения за измерване трябва да са разположени така, че да са леснодостъпни от земната повърхност или от превозното средство.“
- и) в точка 2.2.1.1 третата алинея се заменя със следното:
- „За трактори от категория Тв: ако функцията за разделно спиране на колелата е активирана, не трябва да е възможно движение със скорости, надвишаващи 40 km/h, или при скорости, надвишаващи 40 km/h, функцията за разделно спиране на колелата трябва да бъде блокирана. Тези две операции трябва да се осигуряват автоматично.“
- й) точка 2.2.1.2.6.1 се заменя със следното:
- „2.2.1.2.6.1 когато работната спирачна уредба се задейства от мускулната сила на водача, усилвана от един или повече енергийни източници или един или повече акумулатори на енергия, в случай на отказ в това усилване, показателите на аварийното спиране трябва да могат да бъдат осигурени от мускулната сила на водача с помощта на енергийните акумулатори, ако има такива, останали незаसेгнати от повредата, като прилаганата върху органа за управление сила не надвишава предписания максимум.“
- к) точка 2.2.1.6.1 се заменя със следното:
- „2.2.1.6.1. Показатели на хидравличните линии и гъвкавите им връзки в случай на превозни средства с една спирачна ос и автоматично зацепване на задвижването към всички останали оси по време на спиране
- Хидравличните линии на изцяло хидравличните кормилни задвижвания трябва да могат да издържат на налягане, което е минимум четири пъти максималната стойност на нормалното работно налягане (Т), указано от производителя. Гъвкавите връзки трябва да отговарят на стандартите ISO 1402:2009, 6605:2002 и 7751: 1997+A1:2011.“
- л) в точка 2.2.1.7 се заличава второто изречение.
- м) в първата алинея от точка 2.2.1.10 първото изречение се заменя със следното:
- „Трябва да е възможно износването на работните спирачки да се компенсира чрез система за ръчно или автоматично регулиране.“
- н) в първата алинея от точка 2.2.1.10.1 първото изречение се заменя със следното:
- „Устройствата за автоматично регулиране на износването, ако са монтирани такива, след последователно нагряване и охлаждане, трябва да могат да осигуряват свободния ход, посочен в точка 2.3.4 от приложение II, след изпитване от тип I, специфицирано в точка 2.3 от посоченото приложение.“
- о) в точка 2.2.1.11.1 се добавя следната втора алинея:
- „За хидравлични спирачни уредби, при които типът на течността за хидравличното задвижване е като на течността, използвана в други устройства на превозното средство и намираща се в общ резервоар, се допуска също измерването на правилното ниво на течността да се извършва с устройство, за което е необходимо отваряне на контейнера.“
- п) в точка 2.2.1.11.2 се добавя следната втора алинея:
- „За хидравлични спирачни уредби, при които типът на течността за хидравличното предаване е като на течността, използвана в други устройства на превозното средство и намираща се в общ резервоар, се допуска също отчитане на пад на налягането в хидравличното предаване до определена стойност, посочена от производителя.“

- р) в точка 2.2.1.11.3 второто изречение се заменя със следното:

„Символът трябва да бъде поставен в рамките на 100 mm от отворите за пълнене на резервоарите за течност, в съответствие с изискванията, посочени в член 24 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/208.“

- с) точка 2.2.1.13 се заменя със следното:

„2.2.1.13. Трактори от категория Тb с максимална конструктивна скорост над 60 km/h

Без да се нарушават изискванията в точка 2.1.2.3, когато използването на спомагателен източник на енергия е от съществено значение за работата на спирачната уредба, акумулаторът на енергия трябва да е такъв, че в случай на спиране на двигателя или в случай на повреда на средствата, с които се поддържа източникът на енергия, показателите на спирането са достатъчни за спиране на превозното средство при предписаните условия. Освен това, ако мускулната сила, която водачът прилага върху ръчната спирачна уредба, се усилва от някакво помощно средство, при отказ на това помощно средство задействането на ръчната спирачна уредба се осигурява чрез използване на акумулатор на енергия, независим от този, който обичайно осигурява това усилване. Това може да бъде акумулаторът от енергия, предназначен за работната спирачна уредба.“

- т) точка 2.2.1.17.3 се заменя със следното:

„2.2.1.17.3. В случай на неизправност в една от линиите за управление, свързващи две превозни средства, оборудвани съгласно точка 2.1.4.1.2 от настоящото приложение, линията за управление, която не е засегната от неизправността, трябва автоматично да осигурява спирачната ефективност, предписана за прикачното превозно средство в точка 3.2.1 от приложение II.“

- у) точка 2.2.1.18.6 се заменя със следното:

„2.2.1.18.6. В случай на неизправност (напр. нарушаване на цялостта или изтичане) в линията за управление, налягането в допълнителната линия трябва да спадне до 1 000 kPa в рамките на две секунди след като органът за управление на работната спирачка е бил задействан напълно. Освен това, когато органът за управление на работната спирачка бъде освободен, налягането в допълнителната линия трябва да се възстанови (виж също точка 2.2.2.15.2).“

- ф) в точка 2.2.1.18.9 първото изречение се заменя със следното:

„Трактори, теглещи превозни средства от категории R и S и които могат да бъдат в съответствие само с изискванията за показателите на спиране на работната спирачна уредба, ръчната спирачна уредба или автоматичната спирачна уредба с помощта на енергия, съхранявана в хидравлично устройство за натрупване на енергия, трябва да бъдат оборудвани със съединител по ISO 7638:2003, за да могат да показват ниското ниво на натрупана енергия върху прикачното превозно средство, получавана от последното, както е посочено в точка 2.2.2.15.1.1, чрез отделен предупредителен сигнал през извод 5 на електрическия съединител по ISO 7638:2003, специфициран в точка 2.2.1.29.2.2. (вж. също точка 2.2.1.29.2.2).“

- х) точка 2.2.1.20 се заменя със следното:

„2.2.1.20. Ако точка 3.1.3.4 от приложение II може да бъде спазена само чрез съответствие с условията, определени в точка 3.1.3.4.1.1 от приложение II, то:“

- ц) точка 2.2.1.26.1.2 се заличава;

- ч) точка 2.2.1.26.1.2 се заменя със следното:

„2.2.1.26.1.2. В случай на електрическа неизправност на органа за управление или на прекъсване на проводници в електрическото управление на задвижването извън електронния блок (блокове) за управление (без захранването), трябва да се запазва възможността за задействане на ръчната спирачна уредба от мястото на водача и по този начин да може да се задържа натовареното превозно средство неподвижно при 8 % наклон нагоре или надолу.“

- ш) точка 2.2.1.26.3 се заменя със следното:

„2.2.1.26.3. Като алтернативна възможност на спазване на изискванията за показателите на ръчната спирачка съгласно точки 2.2.1.26.1.2 и 2.2.1.26.2.1.2 се допускат също алтернативите, посочени в точки 2.2.1.26.3.1 и 2.2.1.26.3.2.

2.2.1.26.3.1 автоматично привеждане в действие на ръчната спирачна уредба се допуска когато превозното средство е на място, при условие че се постигат показателите, посочени в точки 2.2.1.26.1.2 и 2.2.1.26.2.1.2, и че след задействането на спирачката тя продължава да е включена, независимо от положението на ключа за запалване (пускане) на двигателя. При този алтернативен вариант ръчната спирачна уредба трябва да се освобождава автоматично веднага след като водачът отново започне да предприема действия за привеждане на превозното средство в движение.

2.2.1.26.3.2 задействане на ръчната спирачна уредба от мястото на водача чрез спомагателен орган за управление, като по този начин да може да се задържа натовареното превозно средство неподвижно по 8 % наклон нагоре или надолу. В този случай трябва да бъдат спазени също изискванията в точка 2.2.1.26.7.“

щ) в точка 2.2.1.26.5 третата алинея се заменя със следното:

„Когато привеждането в действие на ръчната спирачна уредба обичайно се указва посредством отделен предупредителен сигнал, който удовлетворява всички изисквания от точка 2.2.1.29.4, този сигнал трябва да се използва, за да бъде изпълнено изискването за червен сигнал, посочено в първата и втората алинеи от настоящата точка.“

аа) точки 2.2.1.29.1.1 и 2.2.1.29.1.2 се заменят със следното:

„2.2.1.29.1.1. Червен предупредителен сигнал, в съответствие с изискванията, посочени в приложение XXVI от Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, указващ неизправности в спирачното оборудване на превозното средство, определени в други точки от настоящото приложение и в приложения V, VII, IX и XIII, които неизправности не позволяват постигането на предписаната ефективност на работната спирачка или действието на поне един от двата независими контура на работната спирачка.

2.2.1.29.1.2. Когато е приложимо, жълт предупредителен сигнал, в съответствие с изискванията, определени в член 29, от Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, указващ открита по електрически път повреда в спирачното оборудване на превозното средство, която не се указва от предупредителния сигнал, посочен в точка 2.2.1.29.1.1.“

бб) в точка 2.2.1.29.2 първото изречение се заменя със следното:

„При трактори, оборудвани с линия за електрическо управление и/или за които е разрешено да теглят превозно средство, оборудвано със задвижване с електрическо управление, трябва да може да се осигурява отделен предупредителен сигнал, в съответствие с изискванията, определени в член 29 от Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 за указване на неизправност в задвижването с електрическо управление на спирачното оборудване на прикачното превозно средство.“

вв) в точка 2.2.1.29.2.1 първото изречение се заменя със следното:

„Като алтернативна възможност, вместо използването на предупредителния сигнал, определен в точка 2.2.1.29.1.1 от настоящото приложение и придружаващия предупредителен сигнал, посочен в тази точка, в трактора може да бъде осигурен отделен червен предупредителен сигнал в съответствие с изискванията, определени в член 29 от Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014, указващ такава неизправност в спирачното оборудване на прикачното превозно средство.“

гг) в точка 2.2.2.1 първото изречение се заменя със следното:

„Превозните средства от категории R1a и S1a не е необходимо да бъдат оборудвани с работна спирачна уредба. Превозните средства от категории R1b и S1b, при които сумата на технически допустимите маси на ос не надвишава 750 kg, не е необходимо да бъдат оборудвани с работна спирачна уредба.“

дд) в точка 2.2.2.2 първото изречение се заменя със следното:

„Превозните средства от категории R1b и S1b, при които сумата на технически допустимите маси на ос надвишава 750 kg, и от категория R2 трябва да бъдат оборудвани с работна спирачна уредба от тип с непрекъснато или полунепрекъснато действие, или от инерционен тип.“

ее) точка 2.2.2.3.1.3 се заличава;

жж) в точка 2.2.2.15.1.1 първата алинея се заменя със следното:

„Когато налягането в хидравличните устройства за натрупване на енергия се понижи под налягането, заявено от производителя на превозното средство в техническата документация и ако предписаната спирачна ефективност(и) не е(са) гарантирана(и), това ниско налягане трябва да бъде указано на водача чрез отделен предупредителен сигнал, определен в точка 2.2.1.29.2.2 през извод 5 на електрическия съединител по ISO 7638:2003.“

зз) в точка 2.2.2.18 първото изречение във втората алинея се изменя, както следва:

„Тези превозни средства трябва да бъдат маркирани по незаличим начин, в съответствие с изискванията, определени в член 24 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/208, така че да бъдат указани функционалните възможности на спирачната уредба когато съединителят по ISO 7638: 2003 е включен и разединен.“

2) Приложение II се изменя, както следва:

а) точка 1.2 се заменя със следното:

„1.2. „крива на използване на сцеплението“ означава характеристичната крива на отношението на спирачната сила без съпротивление при търкаляне и при нормална реакция на пътната повърхност върху дадена ос при спиране, построена спрямо интензивността на спирането на превозното средство.“

б) в точка 2.1.4.2 втората алинея се заменя със следното:

„Поведението на превозните средства от категории Tb, R2b, R3b, R4b и S2b върху път с ниско сцепление трябва да отговаря на съответните изисквания в допълнение 1 и, ако превозното средство е оборудвано със система против блокиране на колелата (ABS), също и на изискванията в приложение XI.“

в) точка 2.2.2.2 се заменя със следното:

„2.2.2.2. За проверка на съответствието с изискванията в точка 2.2.1.2.4 от приложение I трябва да се проведе изпитване тип 0 с незацепен съединител при начална скорост 30 km/h.“

При задействане на органа за управление на ръчната спирачна уредба средното максимално достигнато отрицателно ускорение и отрицателното ускорение непосредствено преди спирането на превозното средство трябва да са не по-малки от $1,5 \text{ m/s}^2$. Същото изискване е валидно и в случай на задействане на спомогателния орган за управление, посочен в точка 2.2.1.2.4 от приложение I.

Изпитването се провежда при превозно средство без товар. Усилието, действащо върху органа за управление на спирането, не трябва да надвишава посочените стойности.“

г) в точка 2.3.1.4 се добавя следното изречение:

„Като алтернативна възможност се допуска провеждане на изпитването при незацепен съединител по време на задействане на спирачките, в случаите при които това е приложимо.“

д) точка 2.3.2.1 се заменя със следното:

„2.3.2.1. Работната спирачна уредба на превозни средства от категории R1, R2, S1, R3a, R4a и S2a, както и на превозни средства от категории R3b и S2b, при които сумата на технически допустимите маси на ос не надхвърля 10 000 kg, трябва да се изпитват по такъв начин, че при натоварено превозно средство подадената в спирачките енергия да е равна на тази, отчетена за същия период от време при движение на изпитваното натоварено превозно средство с постоянна скорост от 40 km/h по 7 % наклон надолу на разстояние 1,7 km.“

Като алтернативна възможност, това изискване се счита за изпълнено за превозни средства от категории R3a, R4a и S2a, както и за превозни средства от категории R3b и S2b, при които сумата на технически допустимите маси на ос не надхвърля 10 000 kg, ако тези превозни средства са преминали успешно изпитване от тип III съгласно точка 2.5.“

е) точка 2.3.4.2 се заменя със следното:

„2.3.4.2. Установено е, че когато превозното средство се движи с постоянна скорост $v = 60 \text{ km/h}$ или съответно с максималната конструктивна скорост на прикачно превозно средство, като се има предвид по-малката от тези две скорости, и е с незадействани спирачки, асимптотичната температура не трябва да надвишава увеличение с 80°C на температурата на диска/барабана — тогава остатъчните спирачни моменти се смятат за приемливи.“

ж) точка 2.5.3 се заменя със следното:

„2.5.3. R3b и S2b, при които сумата на технически допустимите маси на ос не надвишава 10 000 kg.“

з) точка 3.1.1.2 се изменя, както следва:

i) първата алинея се заменя със следното:

„В случай на трактор, за който е разрешено да тегли прикачно превозно средство без спирачки от категория R или S, изискваната минимална ефективност за спиране на състава, в съответствие с изискването в точка 3.1.1.2.1, трябва да се постига с прикачно превозно средство без спирачки, прикачено към трактора и натоварено до максималната маса, заявена от производителя на трактора.“

ii) последното изречение в третата алинея се заменя със следното:

„ P_{M+R} = комбинирана маса (маса P_M + декларираната маса на прикачното превозно средство без спирачка P_R)“;

и) към втората алинея от точка 3.1.3.3 се добавя следното тире:

„— през периода на охлаждане ръчната спирачна уредба не трябва да се пренастройва ръчно.“

й) в точка 3.1.3.3 се добавя следната четвърта алинея:

„В случай, че ръчната спирачна уредба действа само върху спирачни повърхности, които не се използват при работното спиране, се допуска да не се прави изпитване на ръчната спирачна уредба в горещо състояние.“

к) в точка 3.1.3.4 втората алинея се заменя със следното:

„В случай, че това изискване не може да бъде изпълнено поради физически ограничения (напр. ограничено сцепление между гумата и пътя, недостигащо за да може тракторът да генерира достатъчни спирачни сили, или в случай, че чисто механичното действие на ръчната спирачна уредба на трактора, предписано в точка 3.1.3.1 е недостатъчно за да задържи състава), това изискване се счита за изпълнено ако е спазено алтернативното изискване по точка 3.1.3.4.1 от настоящото приложение във връзка с точка 2.2.1.20 от приложение I.“

л) точки 3.1.3.4.1, 3.1.3.4.1.1 и 3.1.3.4.1.2 се заменят със следното:

„3.1.3.4.1. Изискването в точка 3.1.3.4 се счита за изпълнено ако са изпълнени условията, посочени в точка 3.1.3.4.1.1 — в случай на прикачно превозно средство с работна спирачка, или съответно условията, посочени в точка 3.1.3.4.1.2 — в случай на прикачно превозно средство без спирачки или с инерционен тип спирачка.

3.1.3.4.1.1. Дори при неработещ двигател на трактора, съставът при максимално допустимата маса остава неподвижен върху предписания наклон, когато привеждането в действие на един единствен орган за управление от водача от мястото му, е задействало ръчната спирачна уредба на трактора и работната спирачна уредба на прикачното превозно средство или само ръчната спирачна уредба на трактора.

3.1.3.4.1.2. Ръчната спирачна уредба на трактора може да го задържи неподвижен и свързан към прикачно превозно средство без спирачки или с инерционен тип спирачка, с маса, равна на най-високата „комбинирана маса P_{M+R} “, посочена в протокола от изпитването. Тази маса се определя, както следва:

а) в случай на прикачно превозно средство без спирачки: P_{M+R} = обща маса на състава (маса P_M + декларираната маса на прикачното превозно средство без спирачки P_R) съгласно точка 3.1.1.2;

б) в случай на прикачно превозно с инерционна спирачка: P_{M+R} = обща маса на състава (маса P_M + декларираната маса на прикачното превозно средство с инерционна спирачка, както е специфицирана от производителя).

P_M = маса на трактора (включително с всеки баласт или крепежен товар, или и двата, ако е приложимо).“

м) в точка 3.2.1.3 петата алинея се заменя със следното:

„Изпитвателната скорост трябва да е 60 km/h или максималната конструктивна скорост на прикачното превозно средство, като се използва по-ниската от двете посочени скорости.“

н) точка 3.2.3 се заменя със следното:

„3.2.3. Автоматична спирачна уредба

При изпитване на превозно средство с товар при скорост 40 km/h или 0,8 v_{max} (използва се по-ниската скорост), ефективността на автоматичната спирачна уредба при неизправност, описана в точки 2.2.1.17.1 и 2.2.1.18.5 от приложение I, трябва да бъде не по-малка от 13,5 % от максималното статично натоварване на колело. При нива на ефективност над 13,5 % се допуска блокиране на колелата.“

о) допълнение 1 се изменя, както следва:

i) точка 1.1.3 се заменя със следното:

„1.1.3. Въпреки това превозните средства от категориите по точка 1.1.1. и по точка 1.1.2, оборудвани и едните и другите със система против блокиране на колелата от категория 1 или 2 (тракторите) и съответно от категория А или В (прикачните превозни средства), които отговарят на съответните изисквания от приложение XI, трябва да изпълняват и съответните изисквания в настоящото допълнение със следните изключения или условия:“

ii) добавят се следните точки 1.1.5 и 1.1.6:

„1.1.5. Изискванията в настоящото допълнение се отнасят за спирачното оборудване, което се монтира заедно с гумите с най-голям диаметър, предвидени от производителя за съответния тип превозно средство.

1.1.6. Спазването на изискванията за използване на сцеплението и за съвместимост, свързани с диаграми 1, 2 и 3 от настоящото допълнение, се доказва чрез изчисления.“

iii) раздел 3 се заменя със следното:

„3. **Изисквания към тракторите от категория Т**

3.1. Двусни трактори

3.1.1. За стойности на k в интервала между 0,2 и 0,8:

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

Разпоредбите, посочени в настоящата точка не засягат изискванията в приложение II, отнасящи се за спирачната ефективност. Когато обаче при изпитвания, извършени съгласно разпоредбите в настоящата точка, са получени по-високи стойности на спирачна ефективност от тези по приложение II, трябва да се прилагат разпоредбите относно кривите на използване на сцеплението в рамките на областите в диаграма 1, определени с правите линии $k = 0,8$ и $z = 0,8$.

3.1.2. За всички стойности на интензивността на спиране в интервала между 0,15 и 0,30:

3.1.2.1. Кривите на използване на сцеплението за всяка ос се намират между две линии, успоредни на линията на идеално използвано сцепление, определена от формулата $k = z + 0,08$, както е показано на диаграма 1, а кривата на използване на сцеплението за задната ос при стойности на интензивността на спиране $z > 0,3$ отговаря на съотношението:

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

3.1.3. Изисквания за трактори, за които е разрешено да теглят прикачни превозни средства от категория R3b, R4b и S2b, оборудвани с пневматични спирачни уредби:

- 3.1.3.1. При изпитване с изключен източник на енергия (затворен хранващ тръбопровод) при резервоар с вместимост 0,5 литра, свързан към пневматичната линия за управление, и при състояние на уредбата при налягания на включване и изключване, налягането при пълно задействане на органа за управление на спирачките трябва да е между 650 и 850 kPa при съединителните глави на хранващия тръбопровод и пневматичната линия за управление, независимо от състоянието на натоварване на превозното средство.
- 3.1.3.2. За превозните средства, оборудвани с линия за електрическо управление, пълното задействане на органа за управление на работната спирачка уредба трябва да осигури цифрова зададена стойност, съответстваща на налягане между 650 и 850 kPa (вж. ISO 11992:2003, включително ISO 11992-2:2003 и изменението му Amd.1:2007).
- 3.1.3.3. Тези стойности се отнасят и за трактора, когато е откачен от прикачното превозно средство. Диапазонът на съвместимост в диаграмите по точки 3.1.6., 4.1. и 4.2. не трябва да надвишава 750 kPa и/или съответстващата цифрова зададена стойност (вж. ISO 11992:2003, включително ISO 11992-2:2003 и изменението му Amd.1:2007).
- 3.1.3.4. Налягането при съединителната глава на хранващия въздухопровод, когато налягането в уредбата съответства на налягането на включване, трябва да е най-малко 700 kPa. Това налягане трябва да се демонстрира при състояние без задействана работна спирачка уредба.
- 3.1.4. Изисквания за трактори, за които е разрешено да теглят прикачни превозни средства от категория R3b, R4b и S2b, оборудвани с хидравлични спирачни уредби:
- 3.1.4.1. При изпитване с източник на енергия на празен ход и при 2/3 от максималната честота на въртене на двигателя линията за управление на симулатора на прикачното превозно средство (точка 3.6. от приложение III) се свързва към хидравличната линия за управление. При пълно задействане на органа за управление на спирачките налягането трябва да е между 11 500 и 15 000 kPa при хидравличната линия за управление и между 1 500 и 3 500 kPa при допълнителния тръбопровод, независимо от състоянието на натоварване на превозното средство.
- 3.1.4.2. Тези стойности се отнасят и за трактора, когато е откачен от прикачното превозно средство. Диапазоните на съвместимост в диаграмите по точки 3.1.6, 4.1 и 4.2 не трябва да надвишават 13 300 kPa.
- 3.1.5. Проверка на изискванията в точки 3.1.1 и 3.1.2.
- 3.1.5.1. За да се проверят изискванията в точки 3.1.1. и 3.1.2., производителят представя кривите на използване на сцеплението за предната и задната ос, изчислени по следните формули:

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

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

Кривите се построяват при следните две състояния на натоварване:

- 3.1.5.1.1. Състояние без товар, без да е надвишена минималната маса, заявена от производителя в информационния документ;
- 3.1.5.1.2. С товар; когато са предвидени няколко възможности за разпределяне на натоварването, се взема предвид тази, при която върху предната ос има най-голямо натоварване.
- 3.1.5.2. Специални изисквания в случая на трактори, при които всички оси са постоянно нееластично свързани (100 % блокиране) чрез общото за всички колела задвижване или автоматично се свързват при спиране чрез общото за всички колела задвижване (100 % блокиране)

- 3.1.5.2.1. Не се изисква математическата проверка съгласно точка 3.1.5.1.
- 3.1.5.3. Трактори с постоянно общо задвижване на всички колела, различни от попадащите в обхвата на точка 3.1.5.2.
- 3.1.5.3.1. Ако за превозни средства с постоянно общо задвижване на всички колела или в състояние на включване на общото задвижване на всички колела при спиране не е възможно да се извърши математическа проверка съгласно точка 3.1.5.1, производителят може вместо това да провери, чрез изпитване за последователност на блокирането на колелата, дали блокирането на предните колела се извършва едновременно с блокирането на задните колела или преди него.
- 3.1.5.4. Същевременно за трактори, които автоматично използват общото задвижване на всички колела когато са задействани спирачки при скорост на превозното средство над 20 km/h, но при които общото задвижване на всички колела не се активира автоматично когато работната спирачна уредба се използва при скорости непревишаващи 20 km/h, не се изисква да се докаже съответствието с точка 3.1.5.1. за състоянието когато общото задвижване на всички колела при спиране не е активирано.
- 3.1.5.5. Процедура за проверка на изискванията в точка 3.1.5.3
- 3.1.5.5.1. Изпитването за последователността на блокиране на колелата се извършва с натоварено и ненаатоварено превозно средство върху пътна повърхност с такава степен на сцепление, че блокирането на колелата на предната ос да става при интензивност на спиране между 0,55 и 0,8 от първоначалната изпитвателна скорост, посочена в точка 3.1.5.5.2.
- 3.1.5.5.2. Изпитвателна скорост:
0,9 v_{\max} , но не повече от 60 km/h.
- 3.1.5.5.3. Приложената върху педала сила може да превишава допустимите сили за задействане съгласно точка 3.1.1 от приложение II.
- 3.1.5.5.4. Върху педала се упражнява и увеличава усилието така, че да се постигне блокиране на второто колело на превозното средство за време между между 0,5 и 1 s след началото на задействането на спирачката, до блокиране и на двете колела от една ос (възможно е по време на изпитването да се блокират и допълнителни колела, напр. в случай на едновременно блокиране).
- 3.1.5.5.4.1. Ако не е възможно при изпитването с натоварено превозно средство да се постигне блокиране на второто колело в рамките на интервал от 1 s, това изпитване може да се пропусне, при условие че предписаното в точка 3.1.5.5.4 блокиране на колелата може да бъде демонстрирано при изпитване с ненаатоварено превозно средство.
- Ако и при изпитване с ненаатоварено превозно средство е невъзможно да се постигне блокиране за интервал от 1 s се прави трето, решаващо изпитване върху пътни повърхности с коефициент на сцепление не по-голям от 0,3 и изпитвателна скорост равна на 0,8 v_{\max} km/h, но не по-голяма от 60 km/h.
- 3.1.5.5.4.2. За целите по изпитванията съгласно точка 3.1.5.5, едновременно блокиране на предните и задните колела означава, че времевият интервал между първата поява на блокиране на последното (второ) колело на задната ос и първата поява на блокиране на последното (второ) колело на предната ос, е по-малък от 0,3 s.
- 3.1.6. Трактори, за които е разрешено да теглят прикачни превозни средства
- 3.1.6.1. Допустимото съотношение между интензивността на спиране T_M/F_M и налягането p_m трябва да се намира в областите, показани на диаграма 2 за всички стойности на налягането между 20 и 750 kPa (в случай на пневматични спирачни уредби) и между 350 и 13 300 kPa (при хидравлични спирачни уредби).
- 3.2. Трактори с повече от две оси
- За превозни средства с повече от две оси вадат изискванията на точка 3.1. Изискванията по точка 3.1.2. по отношение на последователността на блокиране на колелата се считат за спазени, ако при стойности на интензивността на спиране между 0,15 и 0,30 сцеплението, използвано от поне една от предните оси, е по-голямо от това, използвано от поне една от задните оси.“

iv) точка 6.1 се заменя със следното:

„6.1. Превозните средства, които отговарят на изискванията в настоящото допълнение благодарение на наличието на устройство, механично управлявано от окачването на превозното средство, трябва да имат маркировка съгласно изискванията в член 24 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/208, със съответни данни показващи полезният ход на устройството между позициите, отговарящи съответно на състояние на превозното средство без и с товар, както и всякаква друга информация, която позволява да се провери настройката на устройството.“

v) в точка 6.3 второто изречение се заменя със следното:

„Пример за маркировки на механично управлявано устройство в превозно средство, оборудвано с пневматична или хидравлична спирачна уредба, е даден в съответствие с изискванията, посочени в член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 на Комисията (*).“

(*) Делегиран регламент (ЕС) 2015/504 на Комисията от 11 март 2015 г. за изпълнение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с административните изисквания към одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 85, 28.3.2015 г., стр. 1).“

vi) Заглавието на диаграма 2 се заменя със следното:

„Допустимо съотношение между интензивността на спиране T_M/F_M и налягането при съединителната глава рпг за трактори от категории Т и С с пневматични или хидравлични спирачни уредби“;

3) Приложение III се изменя, както следва:

а) точка 2.2 се заличава;

б) в точка 1.1 от допълнение 2 описанието на означението А се заменя със следното:

„А = хидравличен акумулатор (налягане преди зареждане: 1 000 kPa)“;

4) Приложение IV се изменя, както следва:

а) в точка 1.2.2.1 от част А третото изречение се заменя със следното:

„Първоначалното налягане трябва да бъде указано в техническата документация.“

б) Част Б се изменя, както следва:

i) в точка 1.2.2.1 третото изречение се заменя със следното:

„Първоначалното енергийно ниво трябва да бъде указано в техническата документация.“

ii) в точка 1.3.2.1 третото изречение се заменя със следното:

„Първоначалното енергийно ниво трябва да бъде указано в техническата документация.“

в) част В се изменя, както следва:

i) в точка 1.1.1 се добавя следната алинея:

„Устройствата за натрупване на енергия, използвани като демпфери в хидравлични спирачни уредби, при които предписаната спирачна ефективност на работната спирачка се постига чрез използване на източник на енергия, не се считат за устройства за акумулиране на енергия по смисъла на настоящото приложение.“

ii) точка 2.1.3 се заменя със следното:

„2.1.3. Тълкуване на резултатите

За трактори, с които не е разрешено да се тегли прикачно превозно средство, времето t не трябва да надвишава 30 s.“

5) В приложение V точка 2.2.1 се заменя със следното:

„2.2.1. изискванията към времето на реакция по точка 6 от приложение III;“

6) Приложение VII се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„Алтернативни изисквания за изпитването на превозните средства, за които са проведени изпитвания, еквивалентни на изпитванията от тип I, тип II или тип III;“

б) раздели 1 и 2 се заменят със следното:

„1. **Определения**

За целите по настоящото приложение:

- 1.1. „одобрявано прикачно превозно средство“ е прикачно превозно средство, представително за типа прикачно превозно средство, за което е подадено заявление за одобряване на типа;
- 1.2. „идентични“ са частите с идентични геометрични и механични показатели и идентичните материали, използвани за компонентите на превозните средства;
- 1.3. „еталонна ос“ означава ос, за която има протокол от изпитване;
- 1.4. „еталонна спирачка“ означава спирачка, за която има протокол от изпитване;
- 1.5. „номинална изпитвателна маса“ означава масата, която производителят посочва съответно за диска или барабана, с които техническата служба провежда съответното изпитване;
- 1.6. „действителна изпитвателна маса“ означава масата, измерена от техническата служба преди изпитването;
- 1.7. „праг на въртящия момент на гърбичния вал“ означава праговата стойност на подавания към спирачката въртящ момент, която е необходима за да се създаде измерим спирачен момент;
- 1.8. „обявен праг на въртящия момент на гърбичния вал“ означава праговата стойност на подавания към спирачката въртящ момент, която е обявена от производителя и е представителна за спирачката;
- 1.9. „обявен външен диаметър“ означава външният диаметър на обявен от производителя диск, който е представителен външен диаметър за този диск;
- 1.10. „номинален външен диаметър“ означава специфицираният от производителя външен диаметър на диска, с който техническата служба провежда съответното изпитване;
- 1.11. „действителен външен диаметър“ е външният диаметър, измерен от техническата служба преди изпитването;
- 1.12. „ефективна дължина на гърбичния вал“ означава разстоянието от осевата линия на S-образния разтварящ ексцентрик до осевата линия на задействащия лост;
- 1.13. „спирачен коефициент“ означава степента на усилване на спирачката на изходното спрямо входното спирачно усилие.

2. **Общи изисквания**

Не е необходимо да се извършват изпитвания от тип I и/или тип II или тип III, посочени в приложение II, върху превозното средство и неговите системи, представени за одобряване, в следните случаи:

- 2.1. Съответното превозно средство е трактор или прикачно превозно средство, което по отношение на гумите, поглъщаната от всяка ос спирачна енергия и начина за монтаж на гумите и спирачките е идентично по отношение на спирачките на трактор или прикачно превозно средство, което е:
 - 2.1.1. преминало изпитване от тип I и/или тип II или тип III; както и
 - 2.1.2. било одобрено по отношение на погасената енергия при спирането при маса върху всяка отделна ос, не по-малка от тази на разглежданото превозно средство;
- 2.2. Съответното превозно средство е трактор или прикачно превозно средство, чиято ос или оси, по отношение на гумите, поглъщаната от всяка ос спирачна енергия и начина на монтаж на гумите и спирачките, са идентични по отношение на спирачките на ос или оси, които самостоятелно са преминали изпитване от тип I и/или тип II или тип III при маса за всяка ос, не по-малка от тази на съответното превозно средство, при условие че поглъщаната от всяка ос спирачна енергия не надвишава енергията, която се поглъща от тази ос по време на проведеното върху тази ос еталонно изпитване или изпитвания.
- 2.3. Съответното превозно средство е трактор, оборудван с допълнителна спирачна уредба, различна от двигателната спирачка, идентична на допълнителна спирачна уредба, която вече е била подложена на изпитване при следните условия:
 - 2.3.1. При изпитване проведено на наклон от най-малко 6 % (изпитване от тип II) допълнителната спирачна уредба сама е стабилизирала превозно средство с максимална маса по време на изпитването, която е най-малко равна на максималната маса на превозното средство, представено за одобряване;
 - 2.3.2. По време на посоченото по-горе изпитване трябва да се провери дали честотата на въртене на въртящите се части на допълнителната спирачна уредба е такава, че когато превозното средство, представено за одобряване, се движи със скорост 30 km/h, задържащият въртящ момент е равен най-малко на стойността, съответстваща на изпитването по точка 2.3.1.
- 2.4. Когато съответното превозно средство е прикачно превозно средство, оборудвано с пневматична спирачка със „S“-образна гърбица или с дискови спирачки, които отговарят на изискванията по допълнение I относно контрола на характеристиките в сравнение с характеристиките, представени в протокол за еталонна ос, както е показано в протокола от изпитването. Спирачките, различни от пневматична спирачка със „S“-образна гърбица или от дискови спирачки, могат да бъдат одобрени при представяне на еквивалентна информация.“

в) раздел 4 се заменя със следното:

„4. **Сертификат за одобряване на типа**

Когато се прилагат предходните изисквания, сертификатът за одобряване на типа трябва да включва следните данни:

- 4.1. В случая по точка 2.1 от настоящото приложение се вписва номерът на одобряване на превозното средство, което е било подложено на референтно изпитване от тип I и/или тип II или тип III.
- 4.2. В случая по точка 2.2 от настоящото приложение трябва да се попълни таблица I в образеца, даден в приложение V към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.
- 4.3. В случая по точка 2.3. от настоящото приложение трябва да се попълни таблица II в образеца, даден в приложение V към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.
- 4.4. Ако е приложима точка 2.4 от настоящото приложение трябва да се попълни таблица III в образеца, даден в приложение V към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

г) допълнение 1 се изменя, както следва:

и) раздел 2 се заменя със следното:

„2. **Използваните в настоящото приложение означения са обяснени в следната таблица:**

2.1. Означения

P = частта от масата на превозното средство, носена от оста при статични условия

F = нормалната реакция на пътната повърхност върху оста при статични условия = $P \cdot g$

F_R = сумарната нормална статична реакция на пътната повърхност спрямо всички колела на прикачното превозно средство

F_e = товара върху оста при изпитване;

P_e = F_e / g

g = земното ускорение: $g = 9,81 \text{ m/s}^2$

C = въртящият момент на гърбичния вал

C_0 = прагът на въртящия момент на гърбичния вал В рамките на обхват, който не надхвърля 15 % от интензивността на спирането, тази стойност може да бъде определена чрез екстраполиране на резултати от измервания или чрез други еквивалентни методи

$C_{0,dec}$ = обявеният праг на въртящия момент на гърбичния вал;

C_{max} = максималният въртящ момент на гърбичния вал

R = динамичен радиус на търкаляне на гумата. Като алтернативна възможност за превозни средства от категории Ra и Sa, вместо динамичния радиус на търкаляне на гумата би могло да се използва статичният радиус при натоварено превозно средство, както е специфициран от производителя

T = спирачната сила при взаимодействие между гума и път

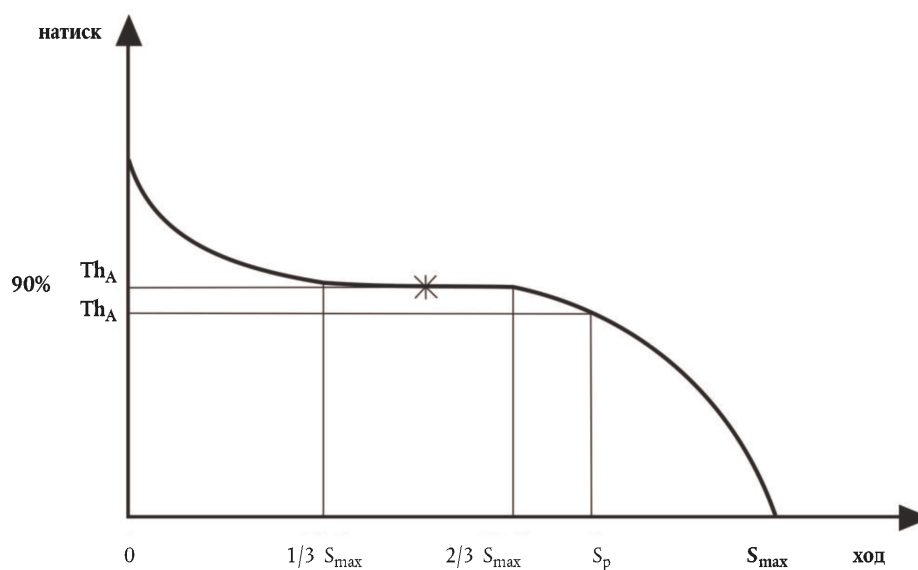
T_R = общата спирачна сила на прикачното превозно средство при взаимодействие между гума и път

M = спирачен въртящ момент = $T \cdot R$

z = интензивността на спиране = T/F или $M/(R \cdot F)$

s = ходът на изпълнителния механизъм (работен ход плюс свободен ход)

s_p = ефективният ход (ходът, при който изходният натиск е 90 % от средния натиск Th_A)



Th_A = среден натиск (средният натиск се определя чрез интегриране на стойностите между $1/3$ и $2/3$ от максималния ход s_{max})

l = дължина на лоста

r = вътрешният радиус на спирачните барабани или действителният радиус на спирачните дискове

p = налягане при задействане на спирачките

Забележка: Означенията с наставка „e“ се отнасят за параметрите, свързани с изпитването на еталонната спирачка, и могат по целесъобразност да бъдат добавени към другите означения.“

ii) точка 3.1.2 се заменя със следното:

„3.1.2. Резултатите от изпитвания върху комбинация от оси могат да се използват в съответствие с точка 2.1 от настоящото приложение, при условие че всяка ос допринася с еднаква енергия за спирането по време на изпитванията за съпротивление на движението и изпитванията в горешо състояние.“

iii) точка 3.7 се заменя със следното:

„3.7. Идентификация

3.7.1. На видно място на оста трябва четливо и незаличимо да бъде нанесена следната информация, служеща за идентификация, групирана в произволен ред:

3.7.1.1. Производител и/или марка на оста;

3.7.1.2. Идентификатор на оста;

3.7.1.3. Идентификатор на спирачката

3.7.1.4. Идентификатор за Fe;

- 3.7.1.5. основна част на номера от протокола от изпитването;
- 3.7.1.6. Примерно означение на идентификаторите:

Производител и/или марка на оста ABC
ID1-XXXXXX
ID2-YYYYYY
ID3-11111
ID4-ZZZZZZ

- 3.7.2. На видно място на невграденото устройство за автоматично регулиране на спирачката трябва четливо и незаличимо да бъде нанесена следната групирана информация, служеща за идентификация:
- 3.7.2.1. Производител и марка, или едно от двете
- 3.7.2.2. Тип
- 3.7.2.3. Версия
- 3.7.3. Марката и типът на всяка спирачна барабанна или спирачна дискова накладката трябва да бъдат видими, четливи и незаличими, когато накладката е монтирана на спирачната челюст/планката на накладката.
- 3.7.4. Идентификатори
- 3.7.4.1. Идентификатор на оста
- Идентификаторът на оста категоризира оста по отношение на обхвата на спирачното усилие/момент, обявени от производителя на оста.
- Идентификаторът на оста трябва да бъде буквено-цифров номер, състоящ се от четири символа „ID1-“, последвани от максимум 20 символа.
- 3.7.4.2. Идентификатор на спирачката
- Идентификаторът на спирачката трябва да бъде буквено-цифров номер, състоящ се от четири символа „ID2-“, последвани от максимум 20 символа.
- Спирачки, които имат еднакъв идентификатор, са спирачки, които не се различават по отношение на следните критерии:
- а) тип спирачка;
 - б) основен материал по отношение на корпуса на спирачната скоба, държателя на накладките, спирачния диск или спирачния барабан;
 - в) размери с наставка „e“ в съответствие с протокола от изпитването;
 - г) основният метод за упражняване на спирачното усилие, използван в спирачката;
 - д) в случай на дискови спирачки — метод на монтиране на фрикционния пръстен: неподвижно или подвижно;
 - е) спирачен коефициент B_F ;
 - ж) различни характеристики на спирачката по отношение на изискванията в приложение VII, които не са обхванати в точка 3.7.4.2.1 от настоящото приложение.

3.7.4.2.1. Допустими различия в рамките на един и същ идентификатор на спирачка

Един и същ идентификатор на спирачка може да включва различни характеристики на спирачката по отношение на следните критерии:

- а) увеличение на обявения максимален въртящ момент на гърбичния вал C_{max} ;
- б) отклонение от обявената маса на спирачния диск и спирачния барабан m_{dec} : ± 20 процента;
- в) метод на прикрепване на спирачната барабанна накладка / дискова накладка към спирачната челюст/ планка на накладката;
- г) в случай на дискови спирачки — увеличен обхват на максималния ход на спирачката;
- д) ефективна дължина на гърбичния вал;
- е) обявен праг на въртящия момент $C_{0,dec}$;
- ж) ± 5 mm от обявения външен диаметър на диска;
- з) тип охлаждане на диска (с вентилиране/без вентилиране);
- и) главина (със или без вградена главина);
- й) диск с вграден барабан — със и без функция на ръчна спирачка;
- к) геометрично положение на повърхностите на триене на диска спрямо крепежните елементи за диска;
- л) тип спирачна накладка;
- м) изменения във връзка с използваните материали (но без промени в основния материал, съгласно посоченото в точка 3.7.4.2.), за които производителят потвърждава, че не променят ефективността по отношение на необходимите изпитвания;
- н) планка на накладката и спирачни челюсти.

3.7.4.3. Идентификатор на Fe

Идентификаторът на Fe указва товара върху оста при изпитване. Той трябва да бъде буквено-цифров номер, състоящ се от четири знака "ID3-", следвани от стойността на Fe, изразена в daN, без идентификатора на мерната единица daN.

3.7.4.4. Идентификатор на протокола от изпитването

Идентификаторът на протокола от изпитването трябва да бъде буквено-цифров номер, състоящ се от четири знака „ID4-“, последвани от основната част на номера на протокола от изпитването.

3.7.5. Устройство за автоматично регулиране на спирачката (вградено и невградено)

3.7.5.1. Типове устройства за автоматично регулиране на спирачката

Устройствата за автоматично регулиране на спирачката от един и същ тип не се различават по отношение на следните критерии:

- а) корпус: основен материал;
- б) максимален допустим момент на спирачния вал;
- в) принцип на действие на регулирането.

3.7.5.2. Версии на устройството за автоматично регулиране на спирачката по отношение на типа регулиране

Счита се, че устройствата за автоматично регулиране на спирачката от даден тип, които оказват влияние върху работната хлабина на спирачката, представляват различни версии.“

iv) точка 3.8 се заменя със следното:

„3.8. Критерии за провеждане на изпитване

В случай на необходимост от нов протокол от изпитване или от разширение на протокола от изпитването за изменена ос или спирачка в границите, посочени в информационния документ, за определяне дали е необходимо допълнително изпитване, в което да се вземат предвид най-неблагоприятните конфигурации, съгласувани с техническата служба, се използват следните критерии.

Съкращения, използвани в таблицата по-долу:

СТ (пълно изпитване)	Изпитване: 3.5.1.: Допълнително изпитване за ефективност при студени спирачки 3.5.2.: Изпитване за понижаване на ефективността (изпитване от тип I) (*) 3.5.3.: Изпитване за понижаване на ефективността (изпитване от тип III) (*)
FT (изпитване за понижаване на ефективността)	Изпитване: 1.5.3. Допълнително изпитване за ефективност при студени спирачки 2.5.3. Изпитване за понижаване на ефективността (изпитване от тип I) (*) 3.5.3. Изпитване за понижаване на ефективността (изпитване от тип III) (*)

(*) Ако е приложимо

Различия съгласно точка 3.7.4.2.1	Критерии за провеждане на изпитване
a) Увеличение на обявения максимален въртящ момент на гърбичния вал C_{max}	Изменението се допуска без допълнително изпитване
b) Отклонение от обявената маса на спирачния диск и спирачния барабан $m_{dec} \pm 20$ процента	СТ: Изпитва се най-лекият вариант. Ако номиналната изпитвателна маса при новия вариант се различава с по-малко от 5 % от изпитван преди това вариант с висока номинална стойност, тогава може да не се провежда изпитване на по-леката версия. Действителната изпитвателна маса на изпитвания образец може да се различава с ± 5 процента от номиналната изпитвателна маса.
в) Метод на прикрепване на спирачната барабанна накладка/спирачната дискова накладка към спирачната челюст/планката на накладката	Най-неблагоприятният случай, посочен от производителя и съгласуван с техническата комисия, провеждаща изпитването.
г) В случай на дискови спирачки — увеличен обхват на максималния ход на спирачката;	Изменението се допуска без допълнително изпитване
д) Ефективна дължина на гърбичния вал:	За най-неблагоприятен случай се счита най-ниското съпротивление на усукване на гърбичния вал, което се проверява чрез: i) FT; или ii) Допуска се изменение без допълнително изпитване, ако посредством изчисление може да бъде показано влиянието върху хода и спирачното усилие. В този случай в протокола от изпитването трябва да се посочат следните екстраполирани стойности: s_e , C_e , T_e , T_e/F_e .

Различия съгласно точка 3.7.4.2.1	Критерии за провеждане на изпитване
е) Обявен праг на въртящия момент $C_{0,dec}$	Проверява се дали ефективността на спирачката остава в интервалите от диаграма 1
ж) ± 5 mm от обявения външен диаметър на диска	За изпитване на най-неблагоприятния случай се счита изпитването с най-малкия диаметър Действителният външен диаметър на образеца за изпитване може да се различава с ± 1 mm от номиналния външен диаметър, посочен от производителя на оста.
з) Тип охлаждане на диска (с вентилиране/без вентилиране)	Изпитва се всеки тип
и) Главина (със или без вградена главина)	Изпитва се всеки тип
й) Диск с вграден барабан — със и без функция на ръчна спирачка	За тази характеристика не се изисква изпитване
к) Геометрично положение на повърхностите на триене на диска спрямо крепежните елементи на диска	За тази характеристика не се изисква изпитване
л) Тип спирачна накладка	Всеки тип спирачна накладка
м) Изменения във връзка с използваните материали (но без промени в основния материал, съгласно посоченото в точка 3.7.4.2.), за които производителят потвърждава, че не променят ефективността по отношение на необходимите изпитвания	В този случай не се изисква изпитване
н) Планка на накладката и спирачни челюсти	Условия на изпитване на най-неблагоприятния случай (**): Планка на накладката: минимална дебелина Спирачна челюст: най-леката спирачна челюст

(**) Не се изисква изпитване ако производителят може да докаже, че промяната няма последствия за коравината

3.8.1. Ако дадено устройство за автоматично регулиране на спирачката се различава от устройство, изпитвано съгласно точки 3.7.5.1. и 3.7.5.2., необходимо е допълнително изпитване съгласно точка 3.6.2. от настоящото допълнение.“

7) Приложение VIII се изменя, както следва:

а) точка 2.2.18 се заменя със следното:

„2.2.18. s': действителен (полезен) ход на органа за управление в милиметри, определен съгласно изискването в точка 10.4.“

б) точка 2.2.23 се заменя със следното:

„2.2.23. M*: спирачен момент, както е посочен от производителя. Този спирачен момент трябва да създава поне предписаното спирачно усилие V*“;

в) точка 2.2.24 се заменя със следното:

„2.2.24. R: Динамичен радиус на търкаляне на гумата. Като алтернативна възможност за превозни средства от категории Ra и Sa, вместо динамичния радиус на търкаляне на гумата би могло да се използва статичният радиус при натоварено превозно средство, както е специфициран от производителя“;

г) точка 5.5 се заменя със следното:

„5.5. В случай на инерционни спирачни уредби на теглени с теглич прикачни превозни средства с няколко оси, се измержва загубата на ход, спомената в точка 10.4.“

д) раздел 9 се заменя със следното:

„9. Протоколи от изпитванията

Заявките за одобряване на прикачни превозни средства, оборудвани с инерционни спирачни уредби, се придружават от протоколи от изпитването на органа за управление и спирачките, както и протокол от изпитването на съвместимостта на органа за управление от инерционен тип, спирачното задвижване и спирачките на прикачното превозно средство, като тези протоколи трябва да съдържат поне данните, предписани в член 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

е) в точка 10.3.1 втората алинея се заменя със следното:

„За проверка дали са спазени тези условия се използват следните неравенства:“

ж) точка 10.3.1.1 се заменя със следното:

„10.3.1.1. За инерционни спирачни уредби с механично задействане:

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

з) точка 10.3.1.2 се заменя със следното:

„10.3.1.2. за инерционни спирачни уредби с хидравлично задействане:

$$\left[\frac{B \cdot R}{n \cdot \rho'} + P_0 \right] \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq \frac{i_h}{F_{HZ}} \text{ „};$$

и) точка 10.4.3.2 се заменя със следното:

„10.4.3.1 за инерционни спирачни уредби с хидравлично задействане:

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

$$\text{и } \frac{s'}{i_H} \leq S_{Hz} \text{ „};$$

й) вмъкват се следните точки 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 и 10.4.5.4:

„10.4.4. За движението на заден ход на прикачното превозно средство се използват следните неравенства:

10.4.4.1. За инерционни спирачни уредби с механично задействане:

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

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

10.4.4.2. За инерционни спирачни уредби с хидравлично задействане:

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

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

10.4.5. Проверки в случай, че е монтирано устройство за защита срещу претоварване по смисъла на член 3.6

Използват се следните неравенства:

10.4.5.1. когато устройството за защита срещу претоварване е механично и е върху инерционното устройство за управление:

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

10.4.5.2. Когато устройството за защита срещу претоварване е хидравлично и е върху инерционното устройство за управление:

$$\frac{P^*}{P'_{max}} \geq 1.2$$

10.4.5.3. ако устройството за защита срещу претоварване е върху инерционното устройство за управление:

$$\frac{D_{op}}{D^*} \geq 1.2$$

10.4.5.4. ако устройството за защита срещу претоварване е монтирано върху спирачката:

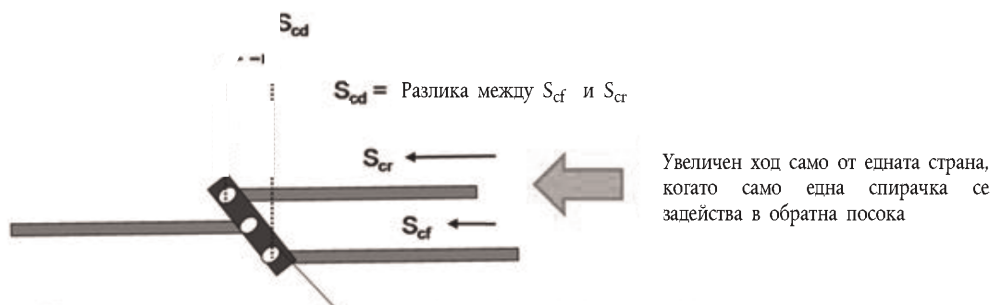
$$\frac{M_{op}}{B \cdot R} \geq 1.2;$$

к) в допълнение 1 фигура 5А се заменя със следното:

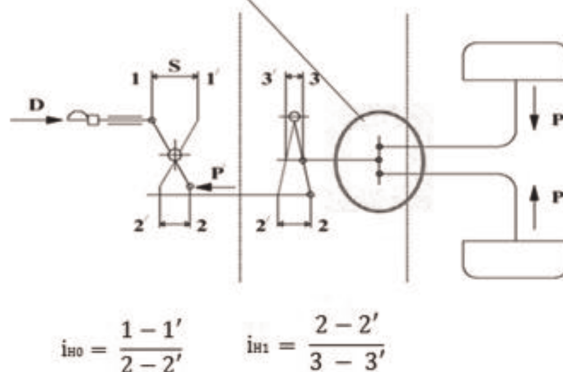
„Фигура 5А

Спирачна уредба с механично задвижване

(виж точка 2.3 от настоящото приложение)



Геометрията на компенсатора дава възможност за еднакъв опън на двете задни жиля



1.2 Орган за управление

1.3 Задвижване

1.4 Спирачки“;

8) Приложение IX се изменя, както следва:

а) точка 5.2.2.2 се заличава;

б) добавя се следната точка 5.2.3.1:

„5.2.3.1. Ако при хидростатичното задвижване превозното средство не може да бъде спряно на наклон, позволено е да се задейства ръчната спирачна уредба, за да се спре превозното средство от състояние на остатъчен бавен ход до напълно спряло състояние. За тази цел ръчната спирачна уредба трябва да бъде проектирана така, че да е възможно да се задейства по време на движение.“

в) точка 5.3.4 се заменя със следното:

„5.3.4. Разпределението на спирачното усилие на работната спирачна уредба трябва да е проектирано така, че при спиране да няма значим момент около вертикалната ос на превозното средство, ако не е достигната границата на сцепление между гумите и пътя върху еднородни пътни настилки.“

г) в точка 5.3.12 второто изречение се заменя със следното:

„Това трябва да бъде доказано чрез съответствие с техническите изисквания, съставени съгласно съответните разпоредби в член 19 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/208.“

д) в точка 6.1.2.2 първата алинея се заменя със следното:

„Повдигането на ос е допустимо за превозни средства от клас I и клас II при отрицателно ускорение, надхвърлящо $4,5 \text{ m/s}^2$. В такъв случай обаче трябва да се запази устойчивостта при движение.“

е) в точка 6.2.2. второ изречение се заменя със следното:

„При превозни средства от клас III тази последователност от действия трябва да е автоматична, като се използва само органът за управление на работната спирачка.“

ж) в таблицата в точка 6.4.4.2 третият ред се заменя със следното:

„Фрикционна спирачна уредба	80	60 “;
-----------------------------	----	-------

з) във втората алинея от точка 6.5.2 второто изречение се заменя със следното:

„При превозни средства от клас III тази последователност от действия трябва да е автоматична, като се използва само органът за управление на ръчната спирачка.“

9) Приложение XI се изменя, както следва:

а) в точка 4.4 второто изречение се заменя със следното:

„Спазването на това изискване трябва да бъде доказано чрез съответствие с техническите изисквания, посочени в член 19 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/208.“

б) в допълнение 3 точка 1.1 се заменя със следното:

„1.1. Посоченият в точка 5.3.5. от настоящото приложение предписан спирачен коефициент може да се изчисли с използване на измерения коефициент на сцепление на двете повърхности, върху които се провежда изпитването.“

Двете повърхности трябва да отговарят на условията, посочени в точка 5.3.4. от настоящото приложение.“

10) Приложение XII се изменя, както следва:

а) в точка 3.1 първото изречение се заменя със следното:

„Линията за електрическо управление на трактора трябва да осигурява информация дали тя може да изпълни изискванията по точка 2.2.1.16.3 от приложение I, без да се използва пневматична линия за управление.“

б) точка 3.3.3 се заменя със следното:

„3.3.3. когато управляващият електрически сигнал надвиши стойност, еквивалентна на 100 kPa за повече от 1 секунда, прикачното превозно средство трябва да провери наличието на пневматичен сигнал; при липса на пневматичен сигнал водачът трябва да бъде предупреден от прикачното превозно средство посредством отделен жълт предупредителен сигнал, специфициран в точка 2.2.1.29.2. от приложение I.“

в) в точка 3.4 първото изречение се заменя със следното:

„Прикачното превозно средство може да бъде оборудвано както е описано в точка 2.1.4.1.3 от приложение I, при условие че то може да бъде експлоатирано само в комбинация с трактор с линия за електрическо управление, която отговаря на изискванията на точка 2.2.1.16.3 от приложение I.“

г) в точка 3.5.3 първото изречение се заменя със следния текст:

„Когато тракторът е оборудван съгласно точка 2.1.4.1.3 от приложение I, или ако отговаря на изискванията в точка 2.2.1.16.3 от приложение I, без да се използва пневматичната линия за управление, точка 2.1.4.1.2 от приложение I, задействането на ръчната спирачна уредба на трактора трябва да задейства спирачната уредба на прикачното превозно средство посредством линията за електрическо управление.“

д) в първата алинея от точка 4.1.3 второто изречение се заменя със следното:

„Когато предписаната ефективност на работната спирачка повече не може да бъде осигурена (червен предупредителен сигнал), водачът трябва веднага да бъде предупреден за настъпването на неизправности, произтичащи от прекъсване на електрическата верига (напр. скъсване, разединяване) и предписаната остатъчна спирачна ефективност трябва да се осигури чрез задействането на органа за управление на работната спирачка в съответствие с точка 3.1.4 от приложение II.“

е) в точка 4.1.10 първото изречение се заменя със следното:

„В случай на повреда в предаването на електрическото управление на прикачно превозно средство, електрически свързано само чрез линия за електрическо управление съгласно точка 2.1.4.1.3 от приложение I, спирането на прикачното превозно средство трябва да се осигури съгласно точка 2.2.1.17.3.1 от приложение I.“

ж) в точка 4.2.2 третата алинея се заменя със следното:

„За прикачни превозни средства, електрически свързани само чрез линия за електрическо управление съгласно точка 2.1.4.1.3 от приложение I, и отговарящи на изискванията в точка 2.2.1.17.2.2 от приложение I по отношение на ефективността, предписана в точка 3.2.3 от приложение II, е достатъчно да се вземат предвид предписанията в точка 4.1.10 от настоящото приложение, когато повече не може да бъде осигурена спирачна ефективност равна на поне 30 % от предписаната ефективност на работната спирачна уредба на прикачното превозно средство чрез подаване на сигнал „заявка за спиране поради прекъсване на хранващия тръбопровод“ по частта на линията за електрическо управление, предназначена за предаване на данни, или чрез продължително отсъствие на предаване на данни.“

з) в точка 3.2.2.2.1.4 от допълнение 2 второто изречение се заменя със следното:

„След като спирачната уредба е проверила, че не са налични никакви повреди, които изискват идентифициране посредством червения предупредителен сигнал, посоченото в настоящата точка съобщение трябва да стане 00_b.“

11) Приложение XIII се изменя, както следва:

а) точка 1.2 се заличава;

б) заглавието и първата алинея в раздел 3 се заменят със следното:

„3. Алтернативни изисквания

Като алтернатива на изискванията от раздели 1 и 2, монтираните на трактори хидравлични съединения от еднопътен тип трябва да отговарят на изискванията в настоящия раздел, в допълнение към разпоредбите в точка 2.1.“

в) точка 3.9 се заменя със следното:

„3.9. Клапанът на спирачната уредба и източникът на енергия трябва да бъдат маркирани в съответствие с изискванията, посочени в член 24 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/208.“

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Приложения I, III, V, VII, X, XII — XV, XVII, XIX, XX, XXII, XXV — XXXI, XXXIII и XXXIV към Делегиран регламент (ЕС) 2015/208 се изменят, както следва:

1) Приложение I се изменя, както следва:

а) над реда, отнасящ се за Правило номер 3, се вмъква следният ред:

„1	Осветителна уредба	Включващо целия валиден текст до серия изменения 02	ОВ L 177, 10.7.2010 г., стр. 1	Т и С“;
----	--------------------	---	--------------------------------	---------

б) над реда, отнасящ се за Правило номер 7, се вмъква следният ред:

„6	Светлинни, светлинно-сигнални устройства и техните светлинни източници	Допълнение 18 към серия изменения 01 Поправка 1 към допълнение 18 Допълнение 19 към серия изменения 01	ОВ L 177, 10.7.2010 г., стр. 40	Т, С, R и S“;
----	--	--	---------------------------------	---------------

в) над реда, отнасящ се за Правило номер 10, се вмъква следният ред:

„8	Осветителна уредба	Включващо целия валиден текст до серия от изменения 05 Поправка 1 към преработка 4 на правилото	ОВ L 177, 10.7.2010 г., стр. 71	Т и С“;
----	--------------------	--	---------------------------------	---------

г) над реда, отнасящ се за Правило номер 21, се вмъква следният ред:

„20	Осветителна уредба	Включващо целия валиден текст до серия от изменения 03	ОВ L 177, 10.7.2010 г., стр. 170	Т и С“;
-----	--------------------	--	----------------------------------	---------

д) над реда, отнасящ се за Правило номер 25, се вмъква следният ред:

„23	Светлинни, светлинно-сигнални устройства и техните светлинни източници	Допълнение 17 към първоначалната версия на правилото	ОВ L 4, 14.11.2012 г., стр. 18.	Т, С, R и S“
-----	--	--	---------------------------------	--------------

е) над реда, отнасящ се за Правило номер 79, се вмъква следният ред:

„77	Осветителна уредба	Допълнение 14 към първоначалната версия на правилото	ОВ L 4, 14.11.2012 г., стр. 21.	Т, С, R и S“;
-----	--------------------	--	---------------------------------	---------------

2) В приложение III точка 2.6 се заменя със следното:

„2.6. За да могат компетентните органи да изчислят максималната теоретична скорост, производителят трябва да посочи във вид на указание примерните стойности на предавателното отношение, действителното придвижване за едно пълно завъртане на двигателните колела и по-голямата от следните стойности на честотата на въртене — при максималната мощност, или при скоростта с напълно отворен дросел, при която започва изключването при пълно натоварване, и с регулатор на честотата на въртене (ако има такъв), настроен, както е посочено от производителя. Максималната теоретична скорост се изчислява без допустимите отклонения, посочени в точка 2.5.“

3) Приложение V се изменя, както следва:

а) раздел 1 се заменя със следното:

„1. Определения

За целите по настоящия регламент се прилагат определенията в раздел 1 от приложение XXXIII. Прилагат се също така следните определения:“

б) точка 2.3 се изменя, както следва:

i) първото изречение се заменя със следното:

„Изискванията, посочени в точка 2.2, не са приложими за трактори от категория C със стоманени вериги, оборудвани с разделно рулево управление.“

ii) третото изречение се заменя със следното:

„Ако системата за рулево управление е съчетана със спирачната уредба се прилагат изискванията, определени в Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 на Комисията (*).“

(*) Делегиран регламент (ЕС) 2015/68 на Комисията от 15 октомври 2014 г. за допълване на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с изискванията към спирането за одобряването на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 17, 23.1.2015 г., стр. 1).“

в) в точка 3.4.1.1 четвъртото изречение се заменя със следното:

„Без да се засягат изискванията, определени в Делегиран регламент (ЕС) 2015/68, ако има хидравлична връзка между хидравличната кормилна уредба и хидравличната спирачна уредба, и ако двете са захранвани от един и същ енергиен източник, усилието, необходимо за задвижване на кормилната уредба, не трябва да превишава 40 daN, в случай на отказ на една от двете уредби.“

4) В приложение VII точка 2 се заменя със следното:

„2. Частта от стандарт ISO 5721-2: 2014 относно полето на видимост встрани и зад земеделски трактори, засягаща видимостта встрани от трактора. Изискванията в точка 5.1.3 от ISO 5721-2:2014 могат да бъдат изпълнени чрез комбинация от пряка и непряка видимост.“

5) Приложение X се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ X

Изисквания относно системите за информиране на водача

1. Определения

„Виртуални терминали“ означава бордови електронно информационни системи с екрани, които подават към оператора визуална информация за показателите на превозното средство и неговите системи и които позволяват на оператора да наблюдава и контролира различни функции посредством сензорен екран или клавиатура.

2. Изисквания

2.1 Системите за информиране на водача трябва да бъдат проектирани така, че да отклоняват само минимално вниманието на водача, когато подават необходимата информация

2.2 Информацията, подавана в неезиков формат върху цифров екран трябва да отговаря на изискванията в стандарт ISO 3767: част 1 (1998 +A2:2012) и част 2 (2008).”

б) Приложение XII се изменя, както следва:

а) раздел 3 се заменя със следното:

„3. Одобряване

Образците на документите, посочени в точки 2.1—2.4, които трябва да бъдат представени в процеса на получаване на ЕС одобряване на типа, са тези, които са посочени в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

б) раздел 4 се заменя със следното:

„4. Номер на одобряването и маркировка

Всяко превозно средство, одобрено в съответствие с изискванията, посочени в настоящото приложение, получава номер на одобряването и маркировка в съответствие с образеца, посочен в приложение IV от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

в) точки 6.1 и 6.1.1 се заменят със следното:

„6.1. Предни фарове за дълги светлини (Правила на ИКЕ на ООН № 1, 8, 20, 98, 112 и 113, със съответни препратки към тях в приложение I към настоящия регламент)

6.1.1. Наличие: Задължителни за тракторите с максимална конструктивна скорост, надвишаваща 40 km/h. Незадължителни за останалите трактори. Забранено е монтирането на предни фарове за дълги светлини на превозни средства от категории R и S. Предните фарове за дълги светлини, от вида предписан в Правило на ИКЕ на ООН № 1, със съответна препратка в приложение I, се допускат само на трактори, чиято максимална скорост не надвишава 40 km/h. Предните фарове за дълги светлини, от вида предписан в правилата на ИКЕ на ООН № 1, 8 и 20, със съответни препратки в приложение I, се допускат на нови типове трактори само до 31 декември 2020 г. и се допускат на нови трактори само до 31 декември 2022 г.“

г) точка 6.2 се заменя със следното:

„6.2. Предни фарове за къси светлини (Правила на ИКЕ на ООН № 1, 8, 20, 98, 112 и 113, със съответни препратки към тях в приложение I към настоящия регламент)“

д) точка 6.2.1 се заменя със следното:

„6.2.1. Наличие: Тракторите трябва да са оборудвани с предни фарове за къси светлини. Забранено е монтирането на предни фарове за къси светлини на превозни средства от категории R и S. Предните фарове за къси светлини, от вида предписан в Правило на ИКЕ на ООН № 1, със съответна препратка в приложение I, се допускат само на трактори, чиято максимална скорост не надвишава 40 km/h. Предните фарове за къси светлини, от вида предписан в правилата на ИКЕ на ООН № 1, 8 и 20, със съответни препратки в приложение I, се допускат на нови типове трактори само до 31 декември 2020 г. и се допускат на нови трактори само до 31 декември 2022 г.“

е) точка 6.25.5.1.2 се заменя със следното:

„6.25.5.1.2. Другите два светлоотражателя трябва да имат максимална височина от 2 500 mm над земната повърхност и за тях да важат изискванията в точка 6.25.5.1.“

7) Приложение XIII се изменя, както следва:

а) в раздел 1 втората алинея се заменя със следното:

„За настоящото приложение са валидни определенията за защитата от компоненти на задвижването, в съответствие с изискванията, посочени в член 20 от Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 на Комисията (*).“

(*) Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014 на Комисията от 19 септември 2014 г. за допълнение и изменение на Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на конструкцията на превозните средства и общите изисквания за одобряването на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 364, 18.12.2014 г., стр. 1).“

б) в част 2 точка 1.1 се заменя със следното:

„1.1. Вътрешни части на купето за пътници, с изключение на страничните врати, с всички врати, прозорци и люкове за достъп в затворено положение“;

в) в точка 1.1.3.2 от част 2 се добавя следното изречение:

„Това изискване не се отнася за частите на органите за управление и за капаците между техните превключватели, които са издадени на по-малко от 5 mm, но ъглите на тези части, насочени навън, трябва да са закръглени, освен в случаите, в които такива части са издадени на по-малко от 1,5 mm.“

г) в точка 3.1. от част 2 втората алинея се заменя със следното:

„Ако панелите, елементите, и др. са покрити с материали с твърдост под 60 по Шор (скала А), процедурата за определяне на издатините, описана в първата алинея, трябва да се прилага само след като бъдат премахнати споменатите материали“.

д) в раздел 4 от част 2 заглавието се заменя със следното:

„Устройство и процедура за прилагане на точки 1.1.3 и 1.1.4“;

е) Част 4 се заменя със следното:

„ЧАСТ 4

Предпазни колани

Прилагат се изискванията, посочени в член 21 от Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014.“

8) Приложение XIV се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ XIV

Изисквания относно външната страна на превозното средство и принадлежностите

1. Определения

За целите по настоящото приложение се прилагат определенията в раздел 1 от приложение XII и в раздел 1 от приложение XXXIII. Прилагат се също така следните определения:“

1.1. „Външна повърхност“ означава външната страна на превозното средство, включително колелата, веригите, вратите, броните, капаците, приспособленията за достъп, резервоарите, калниците, изпускателната уредба.

1.2. „Радиус на закръгление“ означава радиус на дъга от окръжност, която най-точно описва закръглената форма на разглеждания компонент.

1.3. „Крайна външна издатеност“ на превозното средство означава, по отношение на страните на превозното средство, равнината, успоредна на средната надлъжна равнина на превозното средство, която съвпада с неговия външен страничен край, без да се отчитат следните издатини:

а) на гумите в близост до точката им на допир със земната повърхност и връзките за манометър, както и на устройствата/каналите за помпане и изпускане на гумите;

б) на всякакви монтирани на колелата устройства против блокиране въртенето на колелата;

в) на огледалата за обратно виждане, включително техните носачи;

- г) на пътепоказателите, светлините за обозначаване на най-външния габарит, предните и задни (странични) габаритни светлини, светлините за паркиране, светлоотражателите, сигналните панели и задните маркировъчни табели на бавнодвижещи се превозни средства;
- д) на съчленяващи конструкции върху съгъваеми защитни конструкции срещу преобръщане на трактори от категории T2, C2, T3 и C3;
- е) на механични, електрически, пневматични или хидравлични свързващи накрайници и на техните носещи елементи по страничните повърхности на тракторите.

2. Приложно поле

- 2.1. Настоящото приложение се отнася за онези части на външната повърхност, които, при превозно средство в натоварено състояние, оборудвано с гуми с най-големия диаметър или набор вериги с най-големия вертикален размер, за който е одобрено, със затворени врати, прозорци, външни капаци и т.н., се намират:
 - 2.1.1. на височина, по-малка от 0,75 m, частите, образуващи само отстрани на превозното средство крайната външна издаденост във всяка вертикална равнина, перпендикулярна на надлъжната ос на превозното средство, с изключение на тези части, които са на разстояние по-голямо от 80 mm от страничната крайна външна издаденост на превозното средство по посока на неговата средна надлъжна равнина, когато превозното средство е оборудвано с гуми или набор от вериги, описани в точка 2.1 и обуславящи най-малка ширина на колеята; ако съществуват повече от един вид гуми или набори от вериги, описани в точка 2.1, се вземат предвид тези, които обуславят най-малка ширина на превозното средство;
 - 2.2.1. странично и на височина между 0,75 и 2 m — всички части, с изключение на:
 - 2.2.1.1. онези части, които не могат да бъдат докоснати от сфера с диаметър 100 mm, която се подвежда хоризонтално във всяка вертикална равнина, перпендикулярна на надлъжната ос на превозното средство; отместването на сферата не трябва да надвишава 80 mm, като придвижването започва от крайната външна издаденост съответно от лявата и дясната страна на превозното средство и е по посока на неговата средна надлъжна равнина, когато то е оборудвано с гумите или с набора вериги, описани в точка 2.1 и обуславящи най-малка ширина на колеята; ако съществуват повече от един вид гуми или набори от вериги, описани в точка 2.1, се вземат предвид тези, които обуславят най-малка ширина на превозното средство;
 - 2.2. Целта на настоящите разпоредби е да се намали рискът от нараняване на лице или сериозността на нанесените му телесни повреди, ако то бъде ударено от външни части по корпуса на превозно средство или закачено от тях в случай на сблъсък. Това важи както за неподвижно превозно средство, така и за превозно средство в движение.
 - 2.3. Настоящото приложение не се отнася за външните огледала за обратно виждане, включително и за техните носачи.
 - 2.4. Настоящото приложение не се отнася за металните вериги, нито за частите от веригите, които са от вътрешната страна на вертикалната равнина, образувана от крайната външна издаденост на гумената или металната верига на превозните средства от категория C.
 - 2.5. Настоящото приложение не се отнася за частите на колелата и на калниците, които са от вътрешната страна на вертикалната равнина, образувана от външната странична страна на гумите.
 - 2.6. Настоящото приложение не се отнася за стъпалата и стъпенките, включително за техните носачи, споменати в точки 3.3 и 4.2 от Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014.
 - 2.7. Настоящото приложение не се отнася за механичните, електрическите, пневматичните или хидравличните свързващи накрайници и техните носещи елементи по страничните повърхности на тракторите.
 - 2.8. Настоящото приложение не се отнася за съчленяващи конструкции върху съгъваеми защитни конструкции срещу преобръщане (foldable ROPS) на трактори от категории T2, C2, T3 и C3;
- 3. **Изисквания**
 - 3.1. По външната повърхност на превозното средство не трябва да има насочени навън остри или режещи части, груби повърхности или издадености, които поради своята форма, размери, насоченост или твърдост могат да увеличат опасността от нанасяне на телесни повреди или сериозността на такива телесни повреди на лице, ударено или закачено от външната повърхност при сблъсък.

- 3.2. По външните повърхности от която и да е страна на превозното средство не трябва да има насочени навън части, които могат да закачат пешеходци, велосипедисти или мотоциклетисти.
- 3.3. Издадените части по външната повърхност не трябва да имат радиус на закръгление по-малък от 2,5 mm, или трябва да са разположени по такъв начин спрямо надлъжната ос, че тяхната външна страна да е плоска и без ръбове и да е в равнина, успоредна вертикалната равнина, съдържаща надлъжната ос. Това изискване не се прилага за части от външната повърхност, които са издадени на по-малко от 5 mm, но ъглите на тези части, насочени навън, трябва да са закръглени, освен в случаите, в които такива части са издадени на по-малко от 1,5 mm.
- 3.4. Издадените части по външната повърхност, изработени от материал, чиято твърдост не надвишава 60 по Шор (скала А), могат да имат радиус на закръгление под 2,5 mm. Процедурата на измерване на твърдостта по Шор (скала А) може да бъде заменена с декларация за твърдостта на компонента от неговия производител
- 3.5. Превозните средства, оборудвани с хидропневматично, хидравлично или пневматично окачване или устройство за автоматично нивелиране в зависимост от натоварването, се изпитват в натоварено състояние.
- 3.6. За съчленяващите конструкции върху съгъваеми защитни конструкции срещу преобръщане (foldable ROPS) на трактори от категории Т2, С2, Т3 и С3 се прилага само посоченото в точка 3.1.
- 3.7. За мигачите, светлините за обозначаване на най-външния габарит, предните и задни (странични) габаритни светлини, светлините за паркиране, светлоотражателите, сигналните панели, работните светлини и задните маркировъчни табели на бавнодвижещи се превозни средства се прилага само посоченото в точки 3.1 и 3.2.
- 3.8. Откритите прикачни инструменти, монтирани на превозни средства от категории R и S, които имат остри ръбове или зъби, когато са прибрани в положение за транспорт по пътища, и които вече са обхванати от Директива 2006/42/ЕО, са освободени от задължението за съответствие с точки 3.1 — 3.5. За откритите повърхности на всяка друга част на превозните средства от категории R и S с максимална конструктивна скорост над 60 km/h се прилагат изискванията в точки 3.1 — 3.5. За откритите повърхности на всяка друга част на превозните средства от категории R и S с максимална конструктивна скорост, ненадхвърляща над 60 km/h, се прилагат само изискванията в точки 3.1 и 3.2.“;
- 9) В приложение XV част 2 се изменя, както следва:
- а) точки 1.1.1 и 1.1.2 се заменят със следното:
- „1.1.1. Заявлението за одобряване на типа на превозно средство по отношение на електромагнитната съвместимост в съответствие с членове 24 и 26 от Регламент (ЕС) № 167/2013 и приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 се подава от производителя на превозното средство
- 1.1.2. Производителят на превозното средство представя информационния документ, чийто образец е посочен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“
- б) в точка 1.1.4 второто изречение се заменя със следното:
- „Това превозно средство трябва да представя типа превозно средство, посочен в информационния документ, определен в член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“
- в) в точка 1.2.1 първото изречение се заменя със следното:
- „Заявлението за одобряване на типа на електрически/електронен монтажен възел (EMV) по отношение на електромагнитната съвместимост в съответствие с членове 24 и 26 от Регламент (ЕС) № 167/2013 и член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 се подава от производителя на превозното средство или от производителя на EMV.“
- г) точка 1.2.2 се заменя със следното:
- „1.2.2. Производителят на превозното средство представя информационния документ, чийто образец е посочен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

д) точка 1.2.6 се заменя със следното:

„1.6.2. В съответните случаи трябва да бъдат идентифицирани всички ограничения за употреба. Всички такива ограничения трябва да бъдат включени в информационния документ по член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 или в ЕС сертификата за одобряване на типа съгласно приложение V от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

е) точка 2.1 се заменя със следното:

„2.1. Всеки ЕМВ, съответстващ на тип, одобрен съгласно настоящото правило, се маркира със знак за ЕС одобряване на типа в съответствие с член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504 и приложение XX към настоящия регламент.“

ж) точка 3.3.2.4 се заменя със следното:

„3.3.2.4. Независимо от пределните стойности, посочени в точки 3.3.2.1, 3.3.2.2 и 3.3.2.3, ако в първоначалния етап, описан в точка 1.3 от част 4, силата на сигнала, измерена при излъчващата радиоантена на превозното средство, е по-малка от 20 dB микроволта/м (10 микроволта/м) в честотния диапазон от 88 до 108 MHz се смята, че превозното средство съответства на пределните стойности за теснолентово излъчване и не се изисква допълнително изпитване.“

10) В приложение XVII точки 1.1 и 1.2 се заменят със следното:

„1.1. Тракторите с кабина трябва да бъдат оборудвани с отоплителна уредба, която да е в съответствие с настоящото приложение. Тракторите с кабина могат да бъдат оборудвани с климатични уредби. В случаите, при които има такива уредби, те трябва да са в съответствие с настоящото приложение.“

1.2. Отоплителната уредба, заедно с вентилацията на кабината, трябва да са в състояние да премахват облещането и запотяването на предното стъкло. Отоплителните и охладителните уредби се изпитват съгласно раздел 8 и раздел 9, параграфи съответно 8.1.1 — 8.1.4 и 9.1.1 — 9.1.4 от стандарта ISO 14269-2:2001. По време на изпитването органите за управление трябва да бъдат настроени съгласно спецификациите на производителя. Протоколите от изпитванията трябва да бъдат включени в информационния документ.“

11) Приложение XIX се изменя, както следва:

а) точка 2.6.1 се заменя със следното:

„2.6.1. Ако височината на горния ръб на табелата не превишава 1,20 m над земната повърхност, табелата трябва да бъде напълно видима от цялото пространство, заключено между следните четири равнини:

- а) двете вертикални равнини, допирателни към двата странични ръба на табелата и сключващи ъгъл от 30° със средната надлъжна равнина на превозното средство, измерен отляво и отдясно на табелата;
- б) равнината, допирателна към горния ръб на табелата и сключваща ъгъл от 15° с хоризонталата, измерен нагоре;
- в) хоризонталната равнина през долния ръб на табелата.“

б) вмъкна се следната точка 2.6.1.а:

„2.6.1.а. Ако височината на горния ръб на табелата превишава 1,20 m над земната повърхност, табелата трябва да бъде напълно видима от цялото пространство, заключено между следните четири равнини:

- а) двете вертикални равнини, допирателни към двата странични ръба на табелата и сключващи ъгъл от 30° със средната надлъжна равнина на превозното средство, измерен отляво и отдясно на табелата;

- б) равнината, допирателна към горния ръб на табелата и сключваща ъгъл от 15° с хоризонталата, измерен нагоре;
- в) равнината, допирателна към долния ръб на табелата и сключваща с хоризонталата ъгъл 15°, измерен надолу.“

в) точка 2.6.2 се заменя със следното:

„2.6.2. В описаното в точки 2.6.1 и 2.6.1а пространство не трябва да се разполагат никакви конструктивни елементи, дори когато те са напълно прозрачни.“

12) Приложение XX се изменя, както следва:

а) точки 2.1 и 2.2 се заменят със следното:

„2.1. Всички земеделски или горски превозни средства трябва да бъдат снабдени с табелата и обозначенията, описани в следващите точки. Табелата и обозначенията се поставят от производителя.“

2.2. Всички компоненти или отделни технически възли, които съответстват на тип, одобрен съгласно Регламент (ЕС) № 167/2013, трябва да носят маркировката за ЕС одобряване на типа, описана в точка 6 от настоящото приложение, или маркировка съгласно член 34, параграф 2 от посочения регламент и определена в член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

б) точки 3.1 и 3.2 се заменят със следното:

„3.1. Задължителната табела, съответстваща на образеца, определен в приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504, трябва да бъде закрепена надеждно на видимо и леснодостъпно място върху част, която не подлежи на подмяна в рамките на нормална експлоатация, периодично техническо обслужване или ремонт (напр. при повреда при злополука). Тя трябва ясно и неизличимо да показва информацията, посочена в образеца на маркировката за ЕС одобряване на типа, определен в приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

3.2. Производителят може да постави допълнителна информация под или встрани от предписаните обозначения, извън границите на ясно обозначен правоъгълник, съдържащ единствено информацията, изисквана съгласно приложение IV от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

в) точка 4.3 се заменя със следното:

„4.3. Той трябва да бъде нанесен върху шасито или друга подобна конструкция, по възможност в предната дясна част на превозното средство.“

г) раздел 5 се заменя със следното:

„5. Буквени и цифрови знаци

За маркировките съгласно раздел 3 и раздел 4 трябва да се използват буквените и цифрови знаци, посочени в образеца на маркировката за ЕС одобряване на типа, определен в приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

д) в раздел 6 първото изречение се заменя със следното:

„Всеки отделен технически възел или компонент, съответстващ на тип, по отношение на който е издадено ЕС одобряване на типа за отделен технически възел или компонент в съответствие с глава V от Регламент (ЕС) № 167/2013, трябва да е обозначен с маркировка за ЕС одобряване на типа за отделен технически възел или компонент съгласно член 34, параграф 2 от посочения регламент и в съответствие с член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504.“

13) Приложение XXII се изменя, както следва:

а) В точка 1 втората алинея се заменя със следното:

„За целите по настоящото приложение се прилагат определенията на „теглено с теглич превозно средство“ и „теглено с твърд теглич превозно средство“, дадени в член 2 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/68.“

Прилагат се също така следните определения:“

б) точка 1.2 се заменя със следното:

„1.2. „Технически допустима максимална маса на ос“ означава масата, съответстваща на максимално допустимото статично вертикално натоварване, предавано на пътя от колелата на оста или елементите на веригата, в зависимост от конструктивните особености и експлоатационните характеристики на оста и превозното средство, независимо от товарносимостта на гумите или веригите.“

в) точка 2.3.2 се заменя със следното:

„2.3.2. За превозни средства от категории R и S, които създават значително статично вертикално натоварване върху трактора (превозно средство, теглено с твърд теглич и прикачно превозно средство със средна ос), максимално допустимата маса на превозното средство се счита, че е сумата от максимално допустимите маси на ос и се прилага за целите на одобряване на типа вместо съответната максимално допустима маса, посочена в третата колона в таблица 1. При одобряването на типа на трактора трябва да се взема предвид значителното статично вертикално натоварване върху трактора, както е зададено в точка 2.3.1.“

14) В раздел 3 от приложение XXV втората алинея се заменя със следното:

„Ако е необходимо трябва да се предвиди мярка (да се предвидят мерки) за отвеждане на заряда. Не са необходими обаче мерки за отвеждане на заряда от горивни резервоари, ако те са проектирани за горива с пламна температура не по-малка от 55 °C“.

15) В приложение XXVI раздел 1 се заменя със следното:

„1. Общи изисквания

Превозните средства от категория R, попадащи в обхвата на настоящия регламент, трябва да са проектирани така, че да осигуряват ефективна защита срещу вклиняване под задната част на превозни средства от категории M₁ и N₁ (*). Те трябва да съответстват на изискванията на точки 2 и 3 от настоящото приложение, да притежават сертификат за одобряване на типа, както е определен в приложение V към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504, и също така маркировката за ЕС одобряване на типа, определена в точка 5.2 от приложение IV към посочения регламент, трябва да е положена върху задната защитна конструкция.“

(*) Съгласно определението в част А от приложение II към Директива 2007/46/ЕО.

16) В приложение XXVII точки 2.4.1.1 и 2.4.1.2 се заменят със следното:

„2.4.1.1. при балансирано ремарке: на не повече от 500 mm зад вертикалната напречна равнина, минаваща през най-задната точка на гумата на колелото, което е непосредствено пред предпазителя;

2.4.1.2. при ремарке с твърд теглич или ремарке със средна ос: в зоната пред напречната равнина, минаваща през средата на предната ос, но не отвъд предната част на каросерията, ако има такава, за да се осигури нормалната маневреност на ремаркетото.“

17) в приложение XXIX раздел 7 се заменя със следното:

„7. Дължина на платформата на трактори от категории T4.3 и T2

7.1. За трактори от категория T4.3 дължината на платформата не трябва да надвишава 2,5 пъти максималната предна или задна колея на трактора, като се използва по-голямата стойност.

7.2. За трактори от категория T2 дължината на платформата не трябва да надвишава 1,8 пъти максималната предна или задна колея на трактора, като се използва по-голямата стойност.“

18) Приложение XXIX се изменя, както следва:

а) В раздел 3 първата алинея се заменя със следното:

„Теглещото устройство трябва да бъде под формата на вилка или лебедка, подходяща за функцията му. Вътрешното разстояние, измерено между центровете на отворите за заключващия шифт, трябва да е 60 mm +0,5/-1,5 mm, а дълбочината между оста на отворите за заключващия шифт и дъното на вилката да е 62 mm -0,5/+5 mm.“

б) раздел 5 се заменя със следното:

„5. Указания

Правилното използване на теглещото устройство трябва да е обяснено в ръководството за работа на оператора, в съответствие с изискванията, посочени в член 25 от Делегиран регламент (ЕС) № 1322/2014.“

19) Приложение XXX се изменя, както следва:

а) точка 2.2.4.3 се заменя със следното:

„2.2.4.3. Съответната информация, свързана с товара и обозначението на скоростта, както и приложимите налягания на гумата, се посочва ясно в ръководството за превозното средство, за да се гарантира, че при необходимост, след като превозното средство е въведено в експлоатация, ще бъдат монтирани подходящи гуми със съответстваща на изискванията товароносимост.“

б) точка 2.2.6.2 се заменя със следното:

„2.2.6.2. В случай на гуми от тип „Гума с подобрена гъвкавост“ или „Гума с много висока гъвкавост“, класифицирани в категория на употреба „Трактор — задвижващо колело“ (обозначени с префикс IF или VF), използвани при скорости до 10 km/h на превозно средство, оборудвано с „кош за челно товарене“, максималното натоварване на гума не трябва да надвишава 1,4 пъти натоварването, съответстващо на индекса на товароносимост, маркиран на гумата, а съответното еталонно налягане трябва да бъде увеличено с 80 kPa.“

в) точка 2.2.6.3 се заменя със следното:

„2.2.6.3. В случай че гуми, класифицирани в категория на употреба „Трактор — задвижващо колело“, са обозначени със символи за скорост D или A8 и са монтирани на земеделски ремаркета, използвани при скорости между 25 km/h и 40 km/h, максималното натоварване на гума не трябва да надвишава 1,20 пъти натоварването, съответстващо на индекса на товароносимост, маркиран на гумата.“

20) В приложение XXXI точка 1.1 се заменя със следното:

„1.1. Превозните средства от категории Tb и Rb трябва да бъдат оборудвани с калници (части от каросерията, калобрани, т.н.).“

21) Приложение XXXIII се изменя, както следва:

а) точки 1.1, 1.2 и 1.3 се заменят със следното:

„1.1 „Верижна ходова част“ означава уредба, която включва поне две от следните части: опорни ролки, направляващо колело и задвижващо колело, с безкрайна метална или гумена верига, движеща се около тях.

1.2. „Опорни ролки“ означава цилиндрите във верижната ходова част, които предават теглото на превозното средство и на верижната ходова част към земята посредством гумена или метална верига.

1.3. „Гумена верига“ означава безкрайна гъвкава гуменоподобна верига, с вътрешно усилване, така че да може да поеме теглителните сили.“

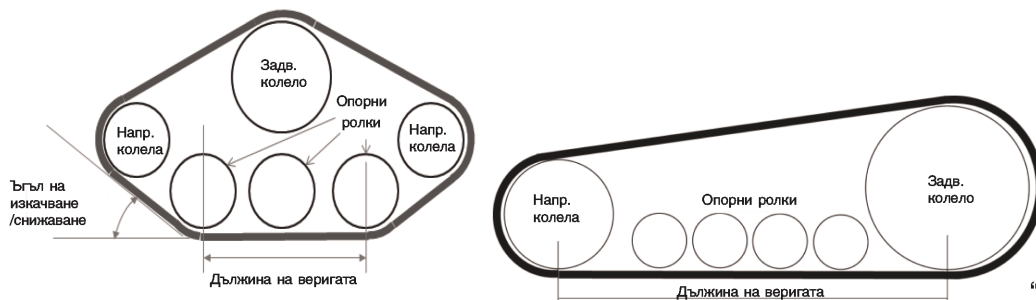
б) вмъкват се следните точки 1.6, 1.7, 1.8 и 1.9:

„1.6. „Направляващи колела“ означава верижни зъбни колела или барабани във верижната ходова част, които не предават въртящ момент на гумената или металната верига, а основната им функция е да опъват гумената или металната верига; направляващите колела могат да създават също ъгли на изкачване или снижаване в геометрията на веригата.

1.7. „Задвижващо колело“ означава верижното зъбно колело или решетъчното колело във верижната ходова част, което предава въртящия момент от задвижващата система на превозното средство на гумената или металната верига.

1.8. „Метална верига“ означава безкрайна метална верига, която се зацепва със задвижващото колело и в която всяко звено има напречно разположена основа, като последната може да е покрита с гумена ивица за предпазване на пътната повърхност.

1.9. Фигури, илюстриращи определенията, дадени в точки 1.2, 1.6 и 1.7:



в) точки 2.1.1, 2.1.2 и 2.1.3 се заменят със следното:

„2.1.1. Превозните средства с максимална проектна скорост, ненадвишаваща 15 km/h, се оборудват или с метални, или с гумени вериги.

2.1.2. Превозните средства с максимална проектна скорост, надвишаваща 15 km/h и ненадвишаваща 40 km/h, се оборудват само с гумени вериги.

2.1.3. Превозните средства с максимална проектна скорост, надвишаваща 40 km/h, се оборудват само с гумени вериги.“

г) точки 3.1 и 3.2 се заменят със следното:

„3.1. Превозните средства с максимална проектна скорост, не по-малка от 15 km/h, се оборудват с гумени вериги.

3.2. Верижната ходова част не трябва да нанася щети на пътищата. Превозните средства с верижна ходова част не нанасят щети на пътищата, ако не са надвишени ограниченията, посочени в точки 3.3 — 3.5 и ако контактната повърхност на верижната ходова част с пътната настилка е изработена от еластомерен материал (например гума и др.).“

д) точка 3.3.1 се заменя със следното:

„3.3.1. Метални вериги“;

е) точка 3.3.1.2 се заменя със следното:

„3.3.1.2. За превозни средства с комбинация от колесни оси и вериги, натоварването, предавано чрез колесните оси при превозно средство в натоварено състояние се измерва като се използват подходящи подложки за отчитане на теглото и след това се изважда от общата максимално допустима маса, за да се изчисли P. Като алтернативен вариант вместо максимално допустимата маса на превозното средство може да се използва обявеното от производителя максимално комбинирано натоварване върху верижните ходови части.“

ж) точка 3.3.2 се заменя със следното:

„3.3.2. Гумени вериги“;

з) точка 3.3.2.2 се заменя със следното:

„3.3.2.2. За превозни средства с комбинация от колесни оси и вериги, натоварването, предавано чрез колесните оси при превозно средство в натоварено състояние се измерва като се използват подходящи подложки за отчитане на теглото и след това се изважда от общата максимално допустима маса, за да се изчисли P. Като алтернативен вариант вместо максимално допустимата маса на превозното средство може да се използва обявеното от производителя максимално комбинирано натоварване върху верижните ходови части.“

и) точки 3.9.1.1 и 3.9.1.2 се заменят със следното:

„3.9.1.1. За превозни средства само с по една верижна ходова част от всяка страна функцията на рулево управление се осъществява чрез промяна на скоростта на лявата и дясната верижна ходова част.

3.9.1.2. За превозни средства с по две верижни ходови части от всяка страна функцията на рулево управление се осъществява чрез съчленено завъртане на предната и задната част на превозното средство около централна вертикална ос или чрез завъртане на две противоположни или на всичките четири верижни ходови части.“

й) точка 3.9.2.1 се заменя със следното:

„3.9.2.1. Функцията на рулево управление се осъществява чрез съчленено завъртане на предната и задната част на превозното средство около централна вертикална ос или чрез завъртане на всички верижни ходови части.“

22) Приложение XXXIV се изменя, както следва:

а) точка 1.3 се заменя със следното:

„1.3. „Базов център на навесното устройство на трактора“ означава точката върху оста на шифта, разположена на равни разстояния от крилата, в случай на вилка, и точката, която се явява резултат от пресичането на равнината на симетрия на куката и образувателната на вдлъбнатата част на куката на нивото на съприкосновението с халката, когато последната е в положение за теглене.“

б) добавя се следната точка 1.3.а:

„1.3.а. „Базов център на теглително-прикачното устройство на прикачното превозно средство“ означава, за теглително-прикачни устройства с цилиндрична или закръглена глава, пресечната точка между вертикалната ос, минаваща през центъра на отвора на съоръжението, и осевата равнина на цилиндричната или закръглена глава на устройството, а за теглително-прикачните устройства със сферична глава — точката на геометричния център на сферичната кухина.“

в) точка 1.4 се заменя със следното:

„1.4. „Височина над земната повърхност на навесното устройство на трактора“ означава разстоянието между хоризонталната равнина, минаваща през базовия център на навесното устройство на трактора и хоризонталната равнина, върху която са разположени колелата на трактора.“

г) точка 2.2 се заменя със следното:

„2.2. Компонентите на навесното/теглително-прикачното устройство на превозното средство, трябва да удовлетворяват изискванията по отношение на размерите и якостните качества, изложени в точка 3.1 и точка 3.2, и изискванията по отношение на вертикалното натоварване в точката на присъединяване, изложени в точка 3.3.“

д) в точка 2.6 първа алинея се замества със следното:

„При навесните устройства на тракторите халката на теглича трябва да може да се завърта хоризонтално на най-малко 60° от двете страни на надлъжната ос на невградено навесно устройство. Освен това тя трябва да може да се завърта вертикално на 20° нагоре и надолу по всяко време. (Виж също така допълнение 1)“;

е) точки 2.7 и 2.8 се заменят със следното:

„2.7. При навесните устройства на тракторите челюстта трябва да дава възможност за осово завъртане на тегличните халки на най-малко 90° надясно и наляво около надлъжната ос на навесното устройство при фиксиран спирачен момент между 30 и 150 Nm.

Теглителната кука, навесното устройство с нешарнирна скоба, навесното устройство със сферичен елемент и навесното устройство със съединителен шифт трябва да дават възможност за осово завъртане на тегличната халка на най-малко 20° надясно и наляво около надлъжната ос на прикачването.

2.8. При навесните устройства на тракторите, за да се предотврати нежелано разкачване от прикачната халка, разстоянието между теглителната кука, сферичния елемент или края на шифта и държача (захващашо устройство) не трябва да надвишава 10 mm при максималното проектно натоварване.“

ж) в точка 3.1.1 второто изречение се заменя със следното:

„Тя обаче не трябва да надвишава 3 000 kg, освен за навесни устройства със сферичен елемент, при които максималната стойност не надвишава 4 000 kg.“

з) В точка 3.4.1 първата алинея се заменя със следното:

„Във връзка с навесните устройства на тракторите, всички трактори с технически допустима максимална маса с товар, надхвърляща 2,5 тона, трябва да бъдат оборудвани с прикачно устройство за ремарке с размер на пътния просвет, който удовлетворява една от следните зависимости:“

и) точки 4.1 и 4.2 се заменят със следното:

„4.1. На техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за одобряване на типа, се предоставя превозно средство, представително за типа превозни средства, подлежащ на одобряване, на което е монтирано надлежно одобрено навесно устройство/теглително-прикачно устройство.“

4.2. Техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за одобряване на типа, извършва проверка за това, дали одобреният тип навесни устройства/теглително-прикачни устройства е подходящ за монтиране на типа превозно средство, за което е поискано одобряване на типа. По-специално, техническата служба установява дали закрепването на навесното устройство/теглително-прикачното устройство съответства на закрепването, което е било подложено на изпитване към момента на предоставянето на ЕС одобряване на типа за компонент.“

й) в точка 4.3 второто тире се заменя със следното:

„— кратко техническо описание на навесното устройство/теглително-прикачното устройство с посочване на вида на конструкцията и използвания материал,“

к) точки 4.5.2 и 4.5.3 се заменят със следното:

„4.5.2. навесното устройство/теглително-прикачното устройство е подходящо за инсталиране на типа превозно средство, за което е поискано разширяване на обхвата на ЕС одобряването на типа;“

4.5.3 закрепването на навесното устройство/теглително-прикачното устройство към превозното средство съответства на закрепването, което е било подложено на изпитване към момента на издаване на ЕС одобряването на типа за компонент.“

л) точка 4.6 се заменя със следното:

„4.6. Сертификат, чийто образец е определен в приложение V от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504, се прилага към сертификата за ЕС одобряване на типа за всяко одобряване на типа или разширение на обхвата на одобряване на типа, което е било предоставено или отказано.“

т) точка 4.7 се заменя със следното:

„4.7. Ако заявлението за ЕС одобряване на даден тип превозно средство е подадено по едно и също време със заявлението за ЕС одобряване на тип навесно устройство/теглително-прикачно устройство, монтирано към посочения тип превозно средство, точки 4.1 и 4.2 не са необходими условия.“

н) точка 5.1.2 се заменя със следното:

„5.1.2. маркировка за ЕС одобряване на типа на компонент, съответстващ на образеца, определен в приложение IV от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/504;“

о) добавя се следният раздел 8:

„8. Следните превозни средства могат да бъдат оборудвани с теглително-прикачни устройства, предназначени за свързване с триточков теглич или с долните свързващи звена на трактора:

а) превозните средства от категория Sa;

б) сменяемата прикачна техника от категория Ra, предназначено главно да обработва материали, по смисъла на член 3, точка 9 от Регламент (ЕС) № 167/2013.

- в) превозните средства от категория Ra, чиято разлика между масата в натоварено и в ненатоварено положение е по-малка от 2 тона.

Ако посочените в първата алинея превозни средства са оборудвани с теглително-прикачни устройства, предназначени да бъдат свързани с триточковия теглич или с долните свързващи звена на трактора, частите на тези системи трябва да отговарят на изискванията по отношение на размерите в раздел 5 от стандарта ISO 730:2009, Amd.1: 2014.

Вместо резултатите от изпитването по точка 3.2 от настоящото приложение, на техническата служба трябва да бъдат предоставени изчисленията на производителя или резултатите от изпитванията за якостта на частите на теглително-прикачните устройства, като част от спазването на Директива 2006/42/ЕО. Техническата служба трябва да провери точността на изчисленията на производителя или на резултатите от изпитванията. В ръководството за работа на оператора трябва да бъде дадена подходяща информация по отношение на безопасното прикачане и вертикално и хоризонтално фиксиране на долните звена, както и по отношение на качеството на материалите в резервните части и допустимия луфт.

п) допълнение 1 се изменя, както следва:

- і) частите, озаглавени „Типове на навесните устройства, монтирани на трактори“ и „Типове на навесните устройства, монтирани на прикачни превозни средства“ се заменят със следното:

„Навесни устройства на земеделски и горски превозни средства

Навесни устройства на трактори

„Навесно устройство тип скоба“: вж. фигури 1 и 2.

„Навесно устройство с нешарнирна скоба“: вж. фигура 1г.

„Теглителна кука“: вж. фигура 1 – „Размери на теглителната кука“ в ISO 6489-1:2001.

„Тракторен теглич“: вж. фигура 3.

„Навесно устройство със сферичен елемент“: вж. фигура 4.

„Навесно устройство със съединителен шифт (захващащо устройство)“: вж. фигура 5.

Размерите на тракторния теглич трябва да съответстват на тези от следните категории в ISO 6489-3: 2004:

Категория (0) (шифт 18) съвместим със стандарт ISO 5692-3, форма W (отвор 22 mm).

Категория (1) (шифт 30) съвместим със стандарт ISO 5692-3, форма X (халка 35 mm); ISO 5692-2: 2002 (40 mm отвор); ISO 8755: 2001 (40 mm отвор).

Категория (2) (шифт 30) съвместим със стандарт ISO 5692-3, форма X (халка 35 mm); ISO 5692-2: 2002 (40 mm отвор); ISO 8755: 2001 (40 mm отвор).

Категория (3) (шифт 38) съвместим със стандарт ISO 5692-1:2004 (халка 50 mm); ISO 5692-3:2011, форма Y (50 mm отвор); ISO 20019:2001.

Категория (4) (шифт 50) съвместим със стандарт ISO 5692-3:2011, форма Z (отвор 68 mm).

Теглително-прикачни устройства на прикачни превозни средства

„Прикачни халки“ в съответствие със стандарт ISO 5692-1:2004 (отвор 50 mm, диаметър на халката 30 mm).

„Прикачни халки“ в съответствие със стандарт ISO 20019:2001 (отвор, центриран 50 mm, диаметър на халката 20—41 mm).

„въртящи се прикачни халки“ в съответствие с ISO 5692-3:2011.

„Съединителни халки“ в съответствие със стандарт ISO 5692-2:2002 (цокъл 40 mm).

„Ухо на теглич“ в съответствие със стандарт ISO 8755:2001 (отвор 40 mm).

„Ухо на теглич“ в съответствие със стандарт ISO 1102:2001 (отвор 50 mm).

„Теглително-прикачно устройство“ в съответствие със стандарт ISO 24347:2005 (диаметър на сферичния елемент 80 mm).“

ii) Заглавието на фигура 4 се заменя със следното:

„Навесно устройство/теглително-прикачно устройство със сферичен елемент (съответстващо на стандарт ISO 24347:2005)“

iii) Заглавието на фигура 5 се заменя със следното:

„Навесно устройство/теглително-прикачно устройство със съединителен щифт (захващащо устройство) — съответстващо на стандарт ISO 6489-4:2004“

iv) таблица 2 се заменя със следното:

„Таблица 2

Компонент на навесното устройство на трактора	Компонент на теглително-прикачното устройство на прикачното превозно средство
В съответствие със стандарт ISO 6489-2001: 1 (теглителна кука)	В съответствие със стандарт ISO 5692-1:2004 (прикачна халка, отвор 50 mm, центриран, диаметър на халката 30 mm). или в съответствие със стандарт ISO 20019:2001 (прикачна халка, отвор 50 mm, центриран, диаметър на халката 30—41 mm). или със стандарт ISO 5692-3:2011 (въртящи се теглични халки; съвместими само с форма Y, отвор 50 mm)
В съответствие със стандарт ISO 6489-5:2011 (навесно устройство с нешарнирна скоба)	В съответствие със стандарт ISO 5692-3:2011 (въртящи се теглични халки)
В съответствие със стандарт ISO 6489-2:2002 (тип скоба)	В съответствие със стандарт ISO 5692-2:2002 (съединителна халка, цокъл 40 mm) или в съответствие със стандарт ISO 8755: 2001 (ухо на теглича 40 mm) или в съответствие със стандарт ISO 1102:2001 (ухо на теглича 50 mm, съвместими единствено с ISO 6489-2:2002, форма A — неавтоматичен)
В съответствие със стандарт ISO 6489-3:2004 (теглич)	Подходящо теглително-прикачно устройство, посочено в тази колона, чиито размери отговарят на определените за трактора, посочени в настоящото допълнение, или тези на тегличите халки на превозни средства от категория Sa и на закрепването към тракторния теглич в съответствие с ISO 21244:2008.
В съответствие със стандарт ISO 648924347:2005 (със сферичен елемент)	В съответствие със стандарт ISO 24347:2005 (със сферичен елемент с диаметър 80 mm)
В съответствие със стандарт ISO 6489-4:2004 (със захващащо устройство)	В съответствие със стандарт ISO 5692-1:2004 (с прикачна халка, отвор 50 mm, центриран, диаметър на халката 30 mm). или със стандарт ISO 5692-3:2011 (с въртящи се теглични халки; съвместими само с форма Y, отвор 50 mm) “

p) допълнение 2 се изменя, както следва:

i) в точка 3.1 първата, втората и третата алинеи се заменят със следното:

„Изпитвателната сила се прилага върху изпитваните навесни устройства под ъгъл, образуван от положението на вертикалния изпитвателен товар F v и хоризонталния изпитвателен товар F h в направлението на средната надлъжна равнина, минаваща от горната предна част към долната задна част.

Изпитвателната сила се прилага в обичайната точка на контакт между навесното устройство на трактора и съответното устройство на прикачното превозно средство.

Хлабината между навесното устройство на трактора и съответното устройство на прикачното превозно средство трябва да бъде сведена до минимум.“

ii) в точка 3.1 петата алинея се заменя със следното:

„Ако конструкцията на навесното устройство (например, прекомерно голяма хлабина, теглителна кука) прави невъзможно провеждането на изпитването при променливо изпитвателно натоварване, изпитването може да се проведе с постоянно нарастващо натоварване на теглене или избутване, като се взема по-голямата от двете стойности“.

iii) добавя се следната точка 3.3:

„3.3. Прилагане на натоварването

За компонентите на навесното устройство/теглително-прикачното устройство на трактора или на прикачното превозно средство, товарът се прилага като се използват компонентите на съответстващо теглително-прикачно устройство/навесно устройство съответно на прикачното превозно средство или на трактора, както е разрешено в съчетанията, посочени в таблица 2 от приложение 1.“

с) допълнение 3 се изменя, както следва:

i) точка 1.2 се заменя със следното:

„1.2. Подготовка на изпитването

Изпитванията трябва да се провеждат върху специална машина, при което навесното устройство/теглително-прикачното устройство и която и да била конструкция, която присъединява устройството към корпуса на превозното средство, са закрепени към твърда конструкция с помощта на същите компоненти, които се използват за монтирането им към превозното средство.“

ii) в точка 4.2 първата алинея се заменя със следното:

„Данните, които се регистрират с цел възпроизвеждане на кривата на натоварване/деформация при прилагане на теглещо усилие (или на графа на тази крива) посредством свързаното с теглещата машина печатащо устройство, трябва да се основават единствено на прилагането на нарастващо натоварване, започващо от 500 daN, по отношение на базовия център на навесното устройство/теглително-прикачното устройство на трактора или на прикачното превозно средство.“

iii) в точка 1.5 първата алинея се замества със следното:

„Преди упоменатото в точка 1.4.2 изпитване трябва да се проведе изпитване, в рамките на което към базовия център на навесното устройство/теглително-прикачното устройство на трактора или на прикачното превозно средство се прилага по постепенно нарастващ начин натоварване, което е три пъти по-голямо от максимално допустимата вертикална сила (в daN, равно на $g \cdot S/10$), препоръчана от производителя, като се започне с първоначално натоварване 500 daN.“