

31974L0150

L 84/10

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

28.3.1974

DYREKTYWA RADY**z dnia 4 marca 1974 r.****w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych**

(74/150/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

w każdym Państwie Członkowskim ciągniki muszą spełniać pewne obowiązkowe wymogi techniczne; wymogi te różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich i w konsekwencji utrudniają handel w Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej;

takie przeszkody utrudniające ustanowienie i właściwe funkcjonowanie wspólnego rynku mogą zostać zmniejszone lub nawet zlikwidowane w przypadku gdy wszystkie Państwa Członkowskie przyjmą takie same wymogi, dodatkowo lub zamiast obowiązującego prawa krajowego;

wymogi niniejszej dyrektywy odnoszą się do ciągników wyposażonych w ogumienie pneumatyczne, których maksymalna prędkość konstrukcyjna wynosi między 6 a 25 km/h; wymogi te mają przede wszystkim na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach i przy pracy na łąkach dotyczy to konstrukcji tych pojazdów; z drugiej strony, inne ciągniki, w szczególności te, których maksymalna prędkość konstrukcyjna wynosi ponad 25 km/h, będą, jeżeli zajdzie taka potrzeba, podlegały specjalnym wymogom;

ustanowioną praktyką Państw Członkowskich jest sprawdzanie zgodności ciągników z odpowiednimi wymogami technicznymi przed wprowadzeniem ich do obrotu; kontrolą taką objęte są wszystkie typy ciągników;

ujednolicone wymogi techniczne, mające zastosowanie do poszczególnych części ciągników oraz ich właściwości, powinny zostać określone w specjalnych dyrektywach;

na poziomie wspólnotowym konieczne jest wprowadzenie wspólnotowej procedury homologacji typu dla każdego typu ciągnika, tak aby zgodność ze wspomnianymi wyżej wymogami mogła być sprawdzana, a także aby każde Państwo Członkowskie mogło uznać kontrole przeprowadzone przez inne Państwa Członkowskie;

procedura ta musi umożliwiać każdemu Państwu Członkowskiemu stwierdzenie, czy dany typ ciągnika został poddany kontroli określonej w specjalnej dyrektywie i czy został wymieniony na świadectwie homologacji typu; procedura ta musi pozwalać producentom na wystawianie świadectwa zgodności wszystkim ciągnikom, które zgodne są z homologowanym typem; ciągnik posiadający takie świadectwo musi być uważany przez wszystkie Państwa Członkowskie za zgodny z ich przepisami krajowymi; każde Państwo Członkowskie powinno powiadamiać pozostałe Państwa Członkowskie o każdym nowym ciągniku, który uzyskał homologację typu;

jako środek przejściowy musi być możliwe przyznanie homologacji typu na podstawie wymogów wspólnotowych po wejściu w życie specjalnych dyrektyw dotyczących różnych części ciągników lub ich właściwości, podczas gdy jednocześnie obowiązują wymogi krajowe w stosunku do części i właściwości jeszcze nieobjętych takimi dyrektywami;

bez uszczerbku dla art. 169 i 170 Traktatu pożądanym jest w ramach współpracy między właściwymi władzami Państw Członkowskich ustanowienie przepisów mających pomóc rozwiązać spory natury technicznej dotyczące zgodności modeli produkcyjnych z homologowanym typem;

⁽¹⁾ Dz.U. C 160 z 18.12.1969, str. 29.

⁽²⁾ Dz.U. C 48 z 16.4.1969, str. 17.

ciągnik może być zgodny z homologowanym typem, ale mimo to posiadać pewne cechy, które mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa na drodze i przy pracy; dlatego zaleca się stosowanie odpowiedniej procedury w celu wykluczenia tego niebezpieczeństwa;

postęp techniczny wymaga szybkiego dostosowania wymogów technicznych określonych w specjalnych dyrektywach; aby ułatwić realizację środków wymaganych do osiągnięcia tego celu, powinna zostać określona procedura mająca na celu ustanowienie ścisłej współpracy między Państwami Członkowskimi a Komisją w ramach Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw dotyczących Usuwania Barrier Technicznych w Handlu w Sektorze Ciągników Rolniczych lub Leśnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

Definicje

Artykuł 1

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

2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie wyłącznie do ciągników określonych w ust. 1, wyposażonych w ogumienie pneumatyczne i posiadających dwie osie oraz rozwijających maksymalną prędkość konstrukcyjną między 6 a 25 km/godz.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) „krajowa homologacja typu” oznacza procedurę administracyjną znaną jako:

- „agrégation par type” oraz „aanneming” w prawie belgijskim,
- „standardtypegodkendelse” w prawie duńskim,
- „allgemeine Betriebserlaubnis” w prawie niemieckim,
- „réception par type” w prawie francuskim,

ROZDZIAŁ II

Homologacja typu EWG

Artykuł 3

Wniosek o uzyskanie homologacji typu EWG jest kierowany przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela do Państwa Członkowskiego. Do wniosku załączony jest dokument informacyjny, którego wzór znajduje się w załączniku I, oraz dokumenty określone w tym załączniku. Wniosek dotyczący każdego typu ciągnika może zostać skierowany tylko do jednego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 4

1. Państwo Członkowskie homologuje każdy typ ciągnika, który spełnia następujące warunki:

- a) typ ciągnika musi być zgodny ze szczegółowymi danymi umieszczonymi na dokumencie informacyjnym;
- b) typ ciągnika musi pozytywnie przejść kontrole wymienione we wzorze świadectwa homologacji typu, określonym w art. 2 lit. b).

2. Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu, podejmuje niezbędne środki w celu sprawdzenia, w stosownym zakresie i jeżeli zajdzie taka potrzeba, we współpracy z właściwymi władzami pozostałych Państw Członkowskich, że modele produkcyjne zgodne są z homologowanym prototypem. Sprawdzenie to ogranicza się do kontroli na miejscu.

Państwo Członkowskie wypełnia wszystkie sekcje świadectwa homologacji typu dla każdego homologowanego typu ciągnika.

- „type-approval” w prawie irlandzkim,
- „omologazione” lub „approvazione del tipo” w prawie włoskim,
- „agrégation” w prawie luksemburskim,
- „typegoedkeuring” w prawie niderlandzkim,
- „type-approval” w prawie Zjednoczonego Królestwa;

b) „homologacja typu EWG” oznacza procedurę, w której Państwo Członkowskie zaświadcza, że typ ciągnika spełnia wymogi techniczne określone w specjalnych dyrektywach i przeszedł kontrole wymienione w świadectwie homologacji typu EWG, którego wzór znajduje się w załączniku II.

Artykuł 5

1. Właściwe władze każdego Państwa Członkowskiego wysyłają w terminie jednego miesiąca do właściwych władz pozostałych Państw Członkowskich kopie dokumentu informacyjnego i świadectwa homologacji typu dla każdego typu ciągnika, który homologowały lub któremu odmówiły homologacji.

2. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel w kraju rejestracji wypełnia świadectwo zgodności, którego wzór znajduje się w załączniku III, dla każdego ciągnika wyprodukowanego zgodnie z homologowanym prototypem.

3. Państwa Członkowskie mogą jednakże dla celów podatków od ciągników lub wypełnienia dokumentów rejestracyjnych zwrócić się o dane szczegółowe, nieuwzględnione w załączniku III, a które powinny się znaleźć na świadectwie zgodności, pod warunkiem że dane te zostaną jednoznacznie umieszczone na dokumencie informacyjnym lub też że można je będzie z niego wywnioskować w prosty sposób.

Artykuł 6

1. Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG, musi podjąć niezbędne środki w celu zapewnienia, że jest ono powiadamiane o każdej przerwie w produkcji oraz o każdej zmianie w danych szczegółowych znajdujących się na dokumencie informacyjnym.

2. Jeżeli to państwo uważa, że taka zmiana nie wymaga wprowadzenia zmian do istniejącego świadectwa homologacji typu lub wypełnienia nowego świadectwa homologacji typu, właściwe władze tego państwa powiadamiają o tym producenta i wysyłają do właściwych władz pozostałych Państw Członkowskich, w odstępach czasu, egzemplarze zmian w dokumentach informacyjnych, które zostały już rozpowszechnione.

3. Jeżeli to państwo uzna, że zmiany wprowadzone w dokumencie informacyjnym stanowią podstawę do nowych kontroli lub nowych badań oraz że jest w związku z tym konieczna zmiana istniejącego świadectwa homologacji typu lub wypełnienie nowego świadectwa homologacji typu, właściwe władze informują o tym producenta i, w terminie jednego miesiąca od czasu wypełnienia nowych dokumentów, rozsyłają je do właściwych władz pozostałych Państw Członkowskich.

4. W przypadku gdy do świadectwa homologacji typu wprowadzane są zmiany lub gdy jest zastępowane nowym, lub gdy produkcja homologowanego typu ciągnika została zakończona, właściwe władze Państwa Członkowskiego, które przyznało tę homologację typu, przekazują w terminie jednego miesiąca właściwym władzom pozostałych Państw Członkow-

skich numery seryjne ostatniego ciągnika wyprodukowanego w zgodności ze starym świadectwem i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, numery seryjne pierwszego ciągnika wyprodukowanego zgodnie z nowym lub zmienionym świadectwem.

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie nie mogą odmówić rejestracji ciągnika ani zakazać jego sprzedaży, wprowadzenia do ruchu lub użytkowania z przyczyn odnoszących się do jego konstrukcji lub funkcjonowania, jeżeli ciągnik ten posiada świadectwo zgodności.

2. Jednakże świadectwo to nie stanowi dla Państwa Członkowskiego przeszkody w podjęciu takich środków w stosunku do ciągników, które nie są zgodne z homologowanym prototypem.

Niezgodność z homologowanym prototypem stwierdza się w przypadku gdy występują różnice w szczegółowych danych dokumentu informacyjnego oraz gdy te zmiany nie zostały dopuszczone na mocy art. 6 ust. 2 lub 3 przez Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu. Uznaje się, że ciągnik nie różni się od homologowanego typu w przypadku gdy na zakres tolerancji zezwalają specjalne dyrektywy oraz gdy ten zakres tolerancji jest przestrzegany.

Artykuł 8

1. Jeżeli Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG stwierdza, że większa liczba ciągników posiadających świadectwo zgodności z określonym typem nie jest zgodna z typem, na który przyznało homologację typu, przyjmuje niezbędne środki w celu zapewnienia, aby modele produkcyjne były zgodne z homologowanym typem. Właściwe władze tego państwa informują właściwe władze pozostałych Państw Członkowskich o przyjętych środkach, które mogą, w miarę potrzeb, obejmować cofnięcie homologacji typu EWG. Wspomniane władze przyjmują podobne środki, jeżeli są powiadamiane przez właściwe władze innego Państwa Członkowskiego o takim braku zgodności.

2. Właściwe władze Państw Członkowskich powiadamiają się wzajemnie, w terminie jednego miesiąca, o każdym cofnięciu homologacji typu EWG oraz powodach takiej decyzji.

3. Jeżeli Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG nie zgadza się z brakiem zgodności, o którym zostało powiadomione, zainteresowane Państwa Członkowskie starają się załagodzić powstały spór.

Komisja jest informowana na bieżąco i, w miarę potrzeby, służy odpowiednimi konsultacjami w celu doprowadzenia do ugody.

Artykuł 9

1. Jeżeli Państwo Członkowskie uznaje, że ciągniki określonego typu mogą stanowić zagrożenie na drodze i przy pracy, chociaż posiadają prawidłowo wystawione świadectwo zgodności, wówczas takie państwo może, najdłużej na okres sześciu miesięcy, odmówić dokonania rejestracji nowych ciągników tego typu lub zakazać ich sprzedaży, wprowadzenia do ruchu lub użytkowania na swoim terytorium. Powiadamia o tym pozostałe Państwa Członkowskie i Komisję, podając powody swojej decyzji.

2. Komisja w ciągu sześciu tygodni zasięga opinii zainteresowanych Państw Członkowskich. Niezwłocznie wydaje opinię i podejmuje właściwe kroki. W przypadku gdy Komisja uzna, że zmiany przewidziane w art. 11 są niezbędne, okres określony w ust. 1 niniejszego artykułu jest przedłużany aż do momentu zakończenia procedury określonej w art. 13.

ROZDZIAŁ III

Przepisy przejściowe

Artykuł 10

1. Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy oraz gdy specjalne dyrektywy niezbędne do przyznawania homologacji typu EWG zaczną być stosowane:

- w Państwach Członkowskich, w których ciągniki lub rodzaj ciągników podlegają krajowej homologacji typu, na życzenie składającego wniosek krajowa homologacja typu jest oparta na zharmonizowanych wymogach technicznych zamiast na odpowiednich wymogach krajowych;
- w Państwach Członkowskich, w których ciągniki lub rodzaj ciągników nie podlegają krajowej homologacji typu, sprzedaż, rejestracja, wprowadzenie do ruchu i użytkowanie takich ciągników nie może spotkać się z odmową lub zakazem na podstawie tego, że spełniają one zharmonizowane wymogi techniczne zamiast odpowiednich wymogów krajowych, pod warunkiem że producent lub jego upoważniony przedstawiciel powiadomią właściwe władze tych państw, że się do nich stosują;
- na wniosek producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela oraz po przedłożeniu dokumentu informacyjnego określonego w art. 3 zainteresowane Państwo Członkowskie wypełnia sekcje świadectwa homologacji typu określonego

w art. 2 lit. b). Egzemplarz tego świadectwa jest wydawany składającemu wniosek. Pozostałe Państwa Członkowskie przyjmują ten dokument w dowód tego, że wymagana kontrola została przeprowadzona na tym samym typie ciągnika.

2. Przepisy ust. 1 niniejszego artykułu tracą moc z chwilą wejścia w życie wszystkich wymogów koniecznych do przyznania homologacji typu EWG.

ROZDZIAŁ IV

Przepisy ogólne i końcowe

Artykuł 11

Wszelkie zmiany, które są konieczne w celu dostosowania:

— załączników I, II i III do niniejszej dyrektywy, lub

— przepisów zawartych w specjalnych dyrektywach, określonych w załączniku II i określonych w każdej z tych dyrektyw

do postępu technicznego, są przyjmowane zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13.

Artykuł 12

1. Niniejszym ustanawia się Komitet ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektyw dotyczących Zniesienia Technicznych Barrier w Handlu w Sektorze Ciągników Rolniczych lub Leśnych, zwany dalej „Komitetem”; składać się on z przedstawicieli Państw Członkowskich, a jego przewodniczącym jest przedstawiciel Komisji.

2. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 13

1. W przypadku gdy określona w niniejszym artykule procedura ma mieć zastosowanie, sprawa jest przedstawiana Komitetowi przez przewodniczącego z jego własnej inicjatywy lub na wniosek przedstawiciela Państwa Członkowskiego.

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada Komitetowi projekt środków, które należy podjąć. Komitet wydaje opinię dotyczącą tego projektu w terminie, który przewodniczący wyznacza stosownie do pilności sprawy. Opinie przyjmuje się większością 41 głosów, liczba głosów Państw Członkowskich jest ważona zgodnie z art. 148 ust. 2 Traktatu. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

3. a) Komisja przyjmuje przewidziane środki, jeżeli są one zgodne z opinią Komitetu.
- b) Jeżeli przewidziane środki nie są zgodne z opinią Komitetu albo brak jest opinii, Komisja bezzwłocznie przedkłada Radzie wnioski w sprawie środków jakie powinny zostać przyjęte. Rada stanowi większością kwalifikowaną.
- c) Jeśli Rada nie podejmie decyzji w terminie 3 miesięcy od przedłożenia jej powyższej propozycji, projektowane środki przyjmuje Komisja.

Artykuł 14

W każdej decyzji podjętej w zastosowaniu przepisów przyjętych przy wykonywaniu niniejszej dyrektywy i odmawiającej lub zawieszającej homologację typu, lub odmawiającej rejestracji, lub zakazującej sprzedaży lub użytkowania, są szczegółowo wyjaśnione powody, na których się ona opiera. Decyzję przekazuje się zainteresowanym stronom i jednocześnie powiadamia o środkach zaradczych, które są im dostępne zgodnie z obowiązującym prawem Państw Członkowskich, a także o terminie przyznanym na realizację tych środków.

Artykuł 15

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie osiemnastu miesięcy od jej notyfikacji i niezwłocznie informują o tym Komisję.
2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 marca 1974 r.

W imieniu Rady
W. SCHEEL
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

WZÓR DOKUMENTU INFORMACYJNEGO ^(a)

0. OGÓLNE
 - 0.1. Marka (nazwa przedsiębiorstwa)
 - 0.2. Typ i nazwa handlowa (wymienić wszelkie warianty)
 - 0.3. Nazwa i adres producenta
 - 0.4. Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeżeli dotyczy)
 - 0.5. Położenie tabliczek znamionowych i napisy oraz sposób zamocowania:
 - 0.5.1. Na ciągniku
 - 0.5.2. Na silniku ciągnika
 - 0.6. Numery seryjne ciągników tego typu rozpoczynają się od numeru...
1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE CIĄGNIKA
(dołączyć zdjęcia $\frac{3}{4}$ widoku przodu i $\frac{3}{4}$ widoku tyłu ciągnika oraz zwymiarowany rysunek całego ciągnika)
 - 1.1. Liczba osi i kół
 - 1.1.1. Liczba osi o bliźniaczych oponach (jeśli dotyczy)
 - 1.2. Koła napędowe (liczba kół, położenie, połączenie z innymi osiami)
 - 1.3. Położenie i układ silnika
2. MASY I WYMIARY ^(b) (w kg i mm)
 - 2.1. Rozstaw osi ^(c)
 - 2.2. Rozstaw kół pojazdu każdej z osi (mierzony między płaszczyznami symetrii kół o pojedynczych lub bliźniaczych oponach założonych w sposób normalny) (dane zgłaszane przez producenta) ^(d)
 - 2.3. Maksymalne (lub całkowite) wymiary ciągnika z wyłączeniem dodatkowego wyposażenia, ale włącznie z elementem mocującym
 - 2.3.1. Długość ^(e)
 - 2.3.2. Szerokość ^(f)
 - 2.3.3. Wysokość ^(g)
 - 2.3.4. Zwis przedni ^(h)
 - 2.3.5. Zwis tylny ⁽ⁱ⁾
 - 2.3.6. Prześwit ^(j)
 - 2.4. Masa ciągnika bez ładunku w stanie gotowym do jazdy, tzn. bez dodatkowego wyposażenia, ale włącznie z płynem chłodzącym, olejami, paliwem, narzędziami i kierownicą ^(k)
 - 2.4.1. Rozkład tej masy na osie
 - 2.5. Masa balastowa (opis)
 - 2.5.1. Rozkład tej masy na osie
 - 2.6. Maksymalna technicznie dopuszczalna masa podana przez producenta
 - 2.6.1. Maksymalna masa całkowita ciągnika zgodnie z właściwościami opon
 - 2.6.1.1. Rozkład tej masy na osie
 - 2.6.2. Ograniczenia dotyczące rozkładu tej masy na osie (określić minimalne ograniczenia w procentach na oś przednią... i oś tylną...)

- 2.6.3. Maksymalne obciążenie każdej z osi zgodnie z właściwościami opon
- 2.6.4. Maksymalna masa ciągnięta
- 2.6.5. Maksymalne obciążenie pionowe na urządzenie sprzęgowo-zaczepekowe (hak lub specjalny trzypunktowy system zaczepienia) ^(f)
- 2.6.5.1. Położenie punktu przyłożenia tego pionowego obciążenia
- 2.6.5.1.1. Wysokość nad ziemią
- 2.6.5.1.2. Odległość między płaszczyznami pionowymi przechodzącymi przez środek tylnej osi i element mocujący
3. SILNIK
- 3.1. Producent silnika
- 3.2. Nazwa silnika
- 3.3. Typ (zapłon iskrowy, zapłon samoczynny itd.), cykl silnika
- 3.4. Liczba i położenie cylindrów
- 3.5. Średnica, skok i pojemność cylindrów
- 3.6. Maksymalna moc wyjściowa (określić stosowaną normę, tzn. ISO, BSI, CUNA, DIN, DGM, SAE) w... obrotach/min przy włączonym regulatorze
- 3.7. Maksymalny moment obrotowy przy... obr/min (określenie norm jak w 3.6)
- 3.8. Zalecane paliwo
- 3.9. Zbiorniki paliwa (pojemność i położenie)
- 3.10. Rezerwowe zbiorniki paliwa (pojemność i położenie)
- 3.11. Układ zasilania paliwem (typ)
- 3.12. Sprężarka doładowująca (jeżeli jest zamontowana) (typ, kontrola, ciśnienie sprężania)
- 3.13. Regulator prędkości (jeżeli jest zamontowany) (zasady działania)
- 3.14. Układ elektryczny (napięcie, uziemienie plusa lub minusa)
- 3.15. Prądnica (typ i moc nominalna)
- 3.16. Zapłon (rodzaj instalacji, typ ustawień zaawansowanych)
- 3.17. Eliminatory zakłóceń (opis)
- 3.18. Układ chłodzenia (powietrze, woda)
- 3.19. Poziom hałasu zewnętrznego
- 3.20. Układ wydechowy (tłumik) (rysunek)
- 3.21. Środki podjęte przeciw zanieczyszczeniu powietrza
- 3.22. Urządzenie zatrzymujące pracę silnika
4. UKŁAD NAPĘDOWY (szkic układu napędowego oraz rysunek) ^(m)
- 4.1. Typ (mechaniczny, hydrauliczny, elektryczny itd.)
- 4.2. Sprzęgło (typ)
- 4.3. Skrzynia biegów (typ, sprzężenie bezpośrednie, sposób sterowania)
- 4.4. Przekładnia z silnika na skrzynię biegów, oś tylną (osie tylne), przełożenie biegów pośrednich (jeżeli takie występują)
- 4.5. Stopień przełożenia z lub bez skrzyni przekładniowej(-ych) ⁽ⁿ⁾

Bieg	Przełożenie skrzyni biegów	Stopień przełożenia najwyższego biegu	Całkowite przełożenie biegów
1			
2			
3			
.....			
Bieg wsteczny			

- 4.6. Maksymalna prędkość ciągnika na najwyższym biegu w km/h (wskazać czynniki stosowane w obliczeniach) ^(*)
- 4.7. Ruch naprzód kół napędowych odpowiadający jednemu obrotowi
- 4.8. Prędkościomierz, obrotomierz, licznik godzinowy (jeżeli jest zamontowany)
- 4.9. Układ różnicowy (jeżeli jest zamontowany)
- 4.10. Napędy dodatkowe (obroty na minutę i stosunek tej liczby do odpowiedniej liczby obliczonej dla silnika) (liczba i położenie):
 - 4.10.1. - główne napędy dodatkowe
 - 4.10.2. - inne
- 4.11. Zabezpieczenie części dodatkowych napędów
- 4.12. Zabezpieczenie części silnika, wystających części oraz kół:
 - 4.12.1. zabezpieczenie jednostronne
 - 4.12.2. zabezpieczenie wielostronne
 - 4.12.3. zabezpieczenie całkowite
5. ZAWIESZENIE
 - 5.1. Opony standardowe (wymiary, właściwości, ciśnienie do ruchu drogowego oraz maksymalne dopuszczalne obciążenie)
 - 5.2. Typ zawieszenia (jeżeli jest zamontowane) dla każdej osi lub koła
 - 5.3. Inne urządzenia (jeżeli są zamontowane)
6. UKŁAD KIEROWNICZY (szkic)
 - 6.1. Przekładnia mechaniczna, typ mechanizmu, sposób wspomagania (jeżeli występuje) (sposób i wykres działania, marka i rodzaj jeżeli konieczne), oraz siła przykładana na kierownicę konieczna do kierowania pojazdem
 - 6.2. Maksymalny kąt skręcenia kół:
 - 6.2.1. w prawo... (stopni): liczba obrotów kierownicą
 - 6.2.2. w lewo... (stopni): liczba obrotów kierownicą
 - 6.3. Minimalny promień skrętu (bez hamowania) ^(*):
 - 6.3.1. w prawo
 - 6.3.2. w lewo
7. HAMULCE (szkic ogólny oraz schemat funkcjonowania) ^(*)
 - 7.1. Hamulec główny
 - 7.2. Hamulec pomocniczy (jeżeli jest zamontowany)
 - 7.3. Hamulec postojowy
 - 7.4. Dodatkowy hamulec (jeżeli jest zamontowany) (włącznie z opóźniaczem)
 - 7.5. Obliczanie układu hamulcowego: określenie stosunku wszystkich sił hamujących na obwodzie kół do siły przyłożonej do urządzeń hamulcowych
 - 7.6. Połączenie prawych i lewych urządzeń hamulcowych
 - 7.7. Źródła energii (jeżeli występują) (charakterystyka, pojemność zbiorników energii, maksymalne i minimalne ciśnienie, wskaźnik ciśnienia i kontrolka ostrzegania o minimalnym ciśnieniu na tablicy rozdzielczej, zbiorniki próżniowe i zawór zasilania, sprężarki zasilania, zgodność z przepisami dotyczącymi urządzeń ciśnieniowych)
 - 7.8. Ciągniki przeznaczone do ciągnięcia przyczepy:
 - 7.8.1. urządzenie uruchamiające hamulce przyczepy
 - 7.8.2. połączenia, sprzężenia, urządzenia zabezpieczające
8. WIDOCZNOŚĆ, LUSTERKA WSTECZNE, URZĄDZENIA ZABEZPIEZAJĄCE PRZY PRZEWRÓCENIU, ELEMENTY CHRONIĄCE PRZED ZŁĄ POGODĄ, SIEDZENIA I SKRZYŃNIE ŁADUNKOWE, POZIOM HAŁASU DOCIERAJĄCY DO UCHA KIEROWCY

- 8.1. Widoczność
- 8.2. Lusterka wsteczne
- 8.3. Urządzenia zabezpieczające przy przewróceniu
 - 8.3.1. Opis (typ, możliwość zdejmowania lub jej brak itd.)
 - 8.3.2. Wymiary wewnętrzne i zewnętrzne
 - 8.3.3. Materiały i sposób konstrukcji
- 8.4. Kabina, przepisy ogólne
 - 8.4.1. Drzwi (liczba, wymiary, kierunek otwierania, klamki i zawiasy)
 - 8.4.2. Przednia szyba i inne okna (jeżeli zamontowane) (liczba i położenie, użyte materiały)
 - 8.4.3. Wycieraczka szyby przedniej
- 8.5. Inne urządzenia chroniące przed złą pogodą
- 8.6. Siedzenia i podnóżki
 - 8.6.1. Siedzenie kierowcy (położenie i właściwości)
 - 8.6.2. Siedzenia pasażerów (liczba, wymiary, położenie i właściwości)
 - 8.6.3. Podnóżki
- 8.7. Skrzynia ładunkowa
 - 8.7.1. Wymiary
 - 8.7.2. Położenie
 - 8.7.3. Dopuszczalne obciążenie
 - 8.7.4. Rozkład obciążenia na osie ciągnika
- 8.8. Poziom hałasu docierający do ucha kierowcy
- 8.9. Dostęp do stanowiska kierowcy
9. URZĄDZENIA OŚWIETLENIA I SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ
(szkice ciągnika z zewnątrz wskazujące położenie oświetlonych powierzchni wszystkich urządzeń: barwy świateł)
 - 9.1. Urządzenia obowiązkowe
 - 9.1.1. Światła mijania
 - 9.1.2. Przednie światła pozycyjne
 - 9.1.3. Tylne światła pozycyjne
 - 9.1.4. Kierunkowskazy
 - 9.1.5. Tylne czerwone światła odblaskowe
 - 9.1.6. Oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej
 - 9.2. Urządzenia dodatkowe
 - 9.2.1. Światła długie
 - 9.2.2. Światła przeciwmgielne
 - 9.2.3. Światła stopu
 - 9.2.4. Światła robocze
 - 9.2.5. Światła postojowe
10. INNE WYPOSAŻENIE
 - 10.1. Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze
 - 10.2. Element mocujący o maksymalnym obciążeniu poziomym... kg, oraz o maksymalnym obciążeniu pionowym (jeżeli jest zamontowany)... kg ⁽⁴⁾
 - 10.3. Bieg podnośnika hydraulicznego, złączenia trzypunktowe
 - 10.4. Podłączenie zasilania urządzeń oświetlenia i sygnalizacji świetlnej przyczepy (jeżeli jest zamontowane)

- 10.5. Położenie i oznaczanie urządzeń sterowniczych i kontrolnych
- 10.6. Położenie tablic rejestracyjnych
- 10.7. Przednie urządzenie sprzęgowo-zaczepe
- 10.8. Urządzenie sygnalizacji awaryjnej

Uwagi

W każdym punkcie, gdzie wymagane są rysunki lub zdjęcia, powinny zostać podane numery odpowiednich załączonych dokumentów.

- (^e) Jeżeli dana część została homologowana w ramach homologacji typu, to nie musi być opisana, jeśli zamieszczona jest informacja na temat tej homologacji typu. Podobnie część nie musi być opisana, jeżeli jej budowa nie różni się od tej na załączonych diagramach i wykresach.
- (^e) Zalecenie ISO R. 612-1967 i R. 1176-1970.
- (^e) Zalecenie ISO R. 789-1968 (termin nr A.3).
- (^e) Zalecenie ISO R. 789-1968 (termin nr A.2).
- (^e) Zalecenie ISO R. 789-1968 (termin nr A.5).
- (^e) Zalecenie ISO R. 789-1968 (termin nr A.6).
- (^e) Zalecenie ISO R. 789-1968 (termin nr A.7).
- (^e) Zalecenie ISO R. 612-1967 (termin nr 21).
- (^e) Zalecenie ISO R. 612-1967 (termin nr 22).
- (^e) Zalecenie ISO R. 612-1967 (termin nr 8).
- (^e) Za wagę kierowcy przyjmuje się 75 kg.
- (^e) [Missing translation] The specified particulars are to be given for any purposed variants.
- (^m) Zalecenie ISO R. 1176-1970 (termin nr 4.14).
- (^e) Tolerancja 5 % jest dozwolona.
- (^e) Zalecenie ISO R. 789-1968 (termin nr A.14).
- (^e) Następujące szczegółowe dane powinny być przedstawione dla każdego urządzenia hamującego:
 - typ i rodzaj hamulców (rysunek zwymiarowany) (bębny lub tarcze itd., koła hamowane, przekładnia na układ hamowania, powierzchnie trące, ich właściwości i zakres skuteczności, promień bębnow, szczęk lub tarczy, ciężar bębnow oraz urządzeń regulujących),
 - przekładnia i regulacja sterowania (załączyć schemat) (konstrukcja, regulacja, przełożenie dźwigni, urządzenia zapadkowe w przypadku przekładni mechanicznej, właściwości podstawowych części przekładni, regulacja cylindrów i tłoków, cylindry hamulców).
- (^e) Wartości w zależności od mechanicznej wytrzymałości elementu mocującego.

ZAŁĄCZNIK II

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU EWG

A. Ogólne

Świadectwa homologacji typu EWG wydane w drodze procedury homologacji typu EWG wypełnia się w poniższy sposób:

1. Wypełnić odpowiednie części świadectwa homologacji typu, podane w pkt B niniejszego załącznika, na podstawie danych szczegółowych podanych w dokumencie informacyjnym po ich uprzednim sprawdzeniu.
2. Wpisać skrót(y) podane obok każdej części na wzorze świadectwa homologacji typu po przeprowadzeniu odpowiednich kontroli i badań:

„ZG”: sprawdzić, czy odpowiednie części lub właściwości zgodne są z danymi szczegółowymi podanymi w dokumencie informacyjnym;

„SD”: sprawdzić, czy określona część lub właściwość spełnia ujednolicone wymagania przyjęte w realizacji odpowiedniej dyrektywy specjalnej;

„SPR”: wypełnić sprawozdanie z badań, które powinno być załączone do świadectwa homologacji typu;

„RYS”: sprawdzić, czy schemat lub rysunek został załączony.

B. Wzór świadectwa homologacji typu dla ciągnika

0.	OGÓLNE	
0.1.	Marka (nazwa przedsiębiorstwa)	
0.2.	Typ i nazwa handlowa (wymienić wszystkie warianty)	
0.3.	Nazwa i adres producenta	
0.4.	Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeżeli jest)	
0.5.	Położenie tabliczek znamionowych i napisów oraz sposób zamocowania takich obiektów na ciągniku SD	
0.6.	Numery seryjne ciągników tego typu zaczynają się od numeru...	
1.	MASY I WYMIARY (w kg i mm)	
1.1.	Rozstaw osi	ZG
1.2.	Długość	SD
1.3.	Szerokość	SD
1.4.	Wysokość pojazdu nieobciążonego	SD
1.5.	Masa balastowa	SD
1.6.	Maksymalna technicznie dopuszczalna masa całkowita	ZG
1.6.1.	Rozkład tej masy na osie	ZG
1.7.	Maksymalna dopuszczalna masa całkowita	SD
1.7.1.	Rozkład tej masy na osie	SD
1.8.	Maksymalne technicznie dopuszczalne obciążenie każdej z osi	ZG
1.9.	Maksymalna dopuszczalna masa na oś	SD
1.10.	Technicznie dopuszczalne ograniczenia dotyczące rozkładu masy na osie	ZG
1.11.	Dopuszczalne ograniczenia dotyczące rozkładu masy między osie	SD
1.12.	Maksymalna masa ciągnięta	SD

1.13.	Maksymalne obciążenie pionowe w punkcie mocującym	SD
2.	SILNIK	
2.1.	Producent	
2.2.	Maksymalna moc wyjściowa przy... obrotach/min (określić stosowaną normę)	ZG
2.3.	Zbiorniki paliwa	SD
2.3.1.	Rezerwowe zbiorniki paliwa (jeżeli występują)	SD
2.4.	Eliminator zakłóceń	SD-SPR
2.5.	Regulator prędkości (jeżeli występuje)	SD
2.6.	Poziom hałasu na zewnątrz	SD-SPR
2.7.	Układ wydechowy (tłumik)	SD-SPR-RYS
2.8.	Zanieczyszczenie powietrza	
2.8.1.	Zadymienie spalin silników Diesla	SD-SPR
2.9.	Urządzenie zatrzymujące pracę silnika	SD
3.	UKŁAD NAPĘDOWY	
3.1.	Teoretyczna maksymalna prędkość obliczona dla najwyższego biegu (w km/h)	ZG
3.2.	Maksymalna teoretyczna prędkość na najwyższym biegu (w km/h)	SD
3.3.	Rezerwa	SD
3.4.	Napędy dodatkowe	SD
3.5.	Zabezpieczenie części silnika, części wystających pojazdu oraz kół	SD
4.	ZAWIESZENIE	
4.1.	Opony standardowe	ZG
12.	UKŁAD KIEROWNICZY	
5.1.	Typ mechanizmu i przełożenie na koła	SD
5.2.	Sposób wspomagania układu kierowniczego i siła wymagana do obrotu kierownicy	SD
6.	HAMULCE	
6.1.	hamulec główny	SD
6.2.	hamulec postojowy	SD
6.3.	Dodatkowe urządzenia hamujące (jeżeli jest zamontowane)	ZG
6.4.	Urządzenie sterujące hamulca przyczepy (jeżeli jest zamontowane)	SD
6.5.	Warunki przeprowadzania badań	SPR
6.6.	Wyniki badań	SPR
7.	WIDOCZNOŚĆ, LUSTERKA WSTECZNE, URZĄDZENIA ZABEZPIEZAJĄCE PRZY PRZEWRÓCENIU, ELEMENTY CHRONIĄCE PRZED ZŁĄ POGODA, SIEDZENIA I SKRZYŃNIE ŁADUNKOWE, POZIOM HAŁASU DOCIERAJĄCY DO UCHA KIEROWCY	
7.1.	Widoczność	SD
7.2.	Lusterka wsteczne	SD
7.3.	Urządzenia zabezpieczające przy przewróceniu	
7.3.1.	Bezpieczeństwo przy przewróceniu	SD

7.3.2.	Rama zabezpieczająca	SD
7.3.3.	Kabina	SD
7.3.4.	Inne urządzenia zabezpieczające	SD
7.4.	Kabina, przepisy ogólne	
7.4.1.	Drzwi	SD
7.4.2.	Przednia szyba i inne okna	SD
7.4.3.	Wycieraczki szyby przedniej	SD
7.5.	Pozostałe elementy chroniące przed złą pogodą	SD
7.6.	Siedzenia i podnóżki	
7.6.1.	Siedzenie kierowcy	SD
7.6.2.	Siedzenia pasażerów	SD
7.6.3.	Podnóżki	SD
7.7.	Skrzynia ładunkowa	SD
7.8.	Poziom hałasu docierający do ucha kierowcy	SD
7.9.	Dostęp do stanowiska kierowcy	SD
8.	URZĄDZENIA OŚWIETLENIA I SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ	
8.1.	Urządzenia obowiązkowe	
8.1.1.	Światła mijania	SD
8.1.2.	Przednie światła pozycyjne	SD
8.1.3.	Tylne światła pozycyjne	SD
8.1.4.	Kierunkowskazy	SD
8.1.5.	Czerwone tylne światło odblaskowe	SD
8.1.6.	Oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej	SD
8.2.	Urządzenia dodatkowe	
8.2.1.	Światła długie	SD
8.2.2.	Światła przeciwmgielne	SD
8.2.3.	Światła stopu	SD
8.2.4.	Światła robocze	SD
8.2.5.	Światła postojowe	SD
9.	INNE WYPOSAŻENIE	
9.1.	Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze	SD
9.2.	Sprzężenie między ciągnikiem i przyczepą	SD
9.3.	Podłączenia zasilania urządzeń oświetlenia i sygnalizacji świetlnej przyczepy	SD
9.4.	Położenie i oznaczenie urządzeń sterowniczych i kontrolnych	SD
9.5.	Położenie tablic rejestracyjnych	SD
9.6.	Przednie urządzenie sprzęgowo-zaczepekowe	SD
9.7.	Urządzenie sygnalizacji awaryjnej	SD

Ja, niżej podpisany, niniejszym zaświadczam o zgodności opisu producenta zamieszczonego w dokumencie informacyjnym nr ciągnika o numerze seryjnym wyposażonym w silnik nr ⁽¹⁾ Ciągnik taki został podany przez producenta jako prototyp modelu

Przeprowadzone na wniosek producenta badania wykazują, że określony powyżej ciągnik, który został podany jako prototyp serii, spełnia wszystkie wymagania w stosunku do każdego elementu z osobna na tym świadectwie.

Sporządzono w,

.....
(podpis)

⁽¹⁾ Jeżeli jest podane przez producenta.

ZAŁĄCZNIK III

WZÓR

ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI

Ja, niżej podpisany,
(nazwa producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela)

niniejszym zaświadczam, że ciągnik

1. Marka

2. Typ

3. Seryjny numer typu

zgodny jest pod wszystkimi względami z typem homologowanym

w, dnia

przez

oraz opisany w świadectwie homologacji typu nr

i w dokumencie informacyjnym nr

Sporządzono w,
(dnia) (podpis)

.....
(stanowisko)