

31975L0321

L 147/24

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

9.6.1975

DYREKTYWA RADY**z dnia 20 maja 1975 r.****w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych kołowych ciągników rolniczych lub leśnych**

(75/321/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:

wymogi techniczne, które ciągniki muszą spełniać w myśl obowiązujących przepisów krajowych, dotycząc między innymi układów kierowniczych;

wymogi te są różne w poszczególnych Państwach Członkowskich; w związku z tym zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie Państwa Członkowskie takich samych wymogów, w uzupełnieniu lub w miejsce istniejących przepisów, w szczególności w celu wprowadzenia w odniesieniu do każdego typu ciągnika procedury homologacji typu EWG, będącej przedmiotem dyrektywy Rady 74/150/EWG ⁽³⁾ z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

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 ustępie poprzednim, wyposażonych w ogumienie pneumatyczne i posiadających dwie osie oraz rozwijających maksymalną prędkość konstrukcyjną od 6 do 25 km/godz.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić przyznania homologacji typu EWG lub homologacji krajowej ciągnika z przyczyn odnoszących się do jego układu kierowniczego, jeżeli spełnia on wymogi określone w Załączniku.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić rejestracji ciągnika ani zakazać jego sprzedaży, wprowadzenia do eksploatacji lub użytkowania z przyczyn odnoszących się do jego układu kierowniczego, jeśli spełnia on wymogi określone w Załączniku.

Artykuł 4

Zmiany niezbędne w celu dostosowania do postępu technicznego wymogów określonych w załączniku przyjmuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy Rady 74/150/EWG.

Artykuł 5

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie 18 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 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 maja 1975 r.

W imieniu Rady

R. RYAN

Przewodniczący

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

⁽²⁾ Dz.U. C 48 z 16.4.1969, str. 21.

⁽³⁾ Dz.U. L 84 z 28.3.1974, str. 10.

ZAŁĄCZNIK

1. DEFINICJE

1.1. „Układ kierowniczy”

„Układ kierowniczy” oznacza wszystkie urządzenia, których funkcją jest zmiana kierunku jazdy ciągnika.

Układ kierowniczy może zawierać:

- element sterujący;
- przekładnię kierowniczą;
- koła kierowane;
- w konkretnym przypadku specjalne urządzenia do wytwarzania mocy uzupełniającej lub niezależnej.

1.1.1. „Element sterujący”

„Element sterujący” oznacza część wprawianą w ruch bezpośrednio przez kierowcę w celu kierowania ciągnikiem.

1.1.2. „Przekładnia kierownicza”

„Przekładnia kierownicza” obejmuje wszystkie elementy znajdujące się między elementem sterującym i kołami kierowanymi, z wyjątkiem urządzeń specjalnych wymienionych w 1.1.4. Przekładnia kierownicza może być mechaniczna, hydrauliczna, pneumatyczna, elektryczna lub złożona.

1.1.3. „Koła kierowane”

„Koła kierowane” oznaczają:

- koła, których położenie może być zmieniane bezpośrednio lub pośrednio w celu osiągnięcia zmiany kierunku jazdy ciągnika;
- wszystkie koła ciągnika przegubowego;
- koła na tej samej osi, których prędkość może być zmieniana w celu zmiany kierunku jazdy ciągnika.

Koła samonastawne nie są kołami kierowanymi.

1.1.4. „Urządzenia specjalne”

„Urządzenia specjalne” oznaczają tę część urządzeń sterujących, która wytwarza dodatkową lub niezależną moc. Dodatkowa lub niezależna moc może być wytwarzana przez każdy układ mechaniczny, hydrauliczny, pneumatyczny, elektryczny lub złożony (np. przez pompę olejową, pompę powietrza lub akumulator itp.).

1.2. „Różne kategorie układów kierowniczych”

1.2.1. W zależności od źródła mocy, która jest niezbędna do skręcenia kół kierowanych, wyróżnia się następujące rodzaje układów:

1.2.1.1. Układy kierownicze sterowane ręcznie, w których moc kierująca pochodzi jedynie z siły mięśni kierowcy;

- 1.2.1.2. *Wspomagane układy kierownicze*, w których moc kierująca pochodzi zarówno z siły mięśni kierowcy, jak i ze specjalnych urządzeń wymienionych w 1.1.4;

Układy kierownicze, w których moc kierująca pochodzi jedynie ze specjalnych urządzeń określonych w 1.1.4, ale które w przypadku awarii specjalnych urządzeń pozwalają wykorzystać siłę mięśni do kierowania, uznaje się za „wspomagane układy kierownicze”.

- 1.2.1.3. *Układy kierownicze wspomagane siłowo*, w których moc sterująca pochodzi tylko i wyłącznie ze specjalnych urządzeń określonych w 1.1.4.

1.3. **Siła kierowania**

„Siła kierowania” oznacza siłę wywieraną przez kierowcę na układ kierowniczy w celu kierowania ciągnikiem.

2. BUDOWA, MOCOWANIE I WYMAGANIA KONTROLNE

2.1. **Wymagania ogólne**

- 2.1.1. Układy kierownicze muszą zapewnić łatwe i bezpieczne kierowanie ciągnikiem i muszą spełniać szczególne wymagania określone w 2.2.

2.2. **Wymagania szczegółowe**

2.2.1. *Urządzenia sterujące*

- 2.2.1.1. Urządzenia sterujące muszą być łatwe w użyciu i wygodne do trzymania. Muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby możliwa była stopniowa zmiana kierunku jazdy. Kierunek skręcania urządzeń sterujących musi odpowiadać zmianie kierunku jazdy ciągnika.

- 2.2.1.2. Siła kierowania konieczna do wykonania okręgu o promieniu 12 m, rozpoczynając od jazdy na wprost, nie może przekroczyć 25 daN. W przypadku wspomaganego układu kierowniczego, jeśli doszło do awarii zasilania pomocniczego, siła kierowania nie może przekroczyć 60 daN.

- 2.2.1.3. W celu sprawdzenia zgodności z wymogami określonymi w 2.2.1.2, ciągnik porusza się ruchem spiralnym z prędkością 10 km/godz., zaczynając jazdą na wprost na drodze o suchej powierzchni i dobrych warunkach przyczepności opon. Siła kierowania na urządzeniach sterujących jest mierzona do momentu, gdy ciągnik zacznie wchodzić w skręt o promieniu 12 m. Czas trwania manewru (okres między momentem kiedy urządzenia sterujące są po raz pierwszy wprowadzone w skręt oraz momentem dokonywania pomiarów) nie może przekroczyć pięciu sekund w normalnych warunkach i ośmiu sekund w przypadku awarii zasilania pomocniczego. Jeden manewr wykonuje się w lewo i jeden w prawo.

Do celów badania ciągnik musi być tak obciążony, aby osiągnął swoją technicznie dopuszczalną masę maksymalną; ciśnienie opon i rozkład obciążenia osi musi być zgodny z zaleceniami producenta.

2.2.2. *Przekładnia kierownicza*

- 2.2.2.1. Układ kierowniczy nie może obejmować elektrycznej lub całkowicie pneumatycznej przekładni kierowniczej.

- 2.2.2.2. Przekładnia kierownicza musi być tak zaprojektowana, aby mogła spełniać inne wymogi użytkowe. Dostęp do niej musi być łatwy w celach kontroli i konserwacji.

- 2.2.2.3. W przypadku przekładni kierowniczej, która nie jest w pełni hydrauliczna, musi być możliwe kierowanie ciągnikiem nawet w przypadku całkowitej awarii jej hydraulicznych lub pneumatycznych części składowych.

- 2.2.2.4. Przekładnia kierownicza, która działa wyłącznie na zasadzie hydraulicznej, oraz specjalne urządzenia określone w 1.1.4 muszą spełniać następujące wymogi:
- 2.2.2.4.1. Jedno lub więcej urządzeń ograniczających ciśnienie musi chronić całość lub część obwodu przed nadmiernym ciśnieniem;
- 2.2.2.4.2. Urządzenia ograniczające ciśnienie muszą być tak ustawione, aby nie zostało przekroczone ciśnienie T równe maksymalnemu ciśnieniu robocznemu podanemu przez producenta.
- 2.2.2.4.3. Właściwości i wymiary wszystkich przewodów muszą być takie, aby wytrzymały one ciśnienie czterokrotnie wyższe od ciśnienia T (dozwolane przez urządzenia ograniczające ciśnienie) i muszą być chronione w takich miejscach i ułożone w taki sposób, aby ryzyko zniszczenia wskutek uderzeń i oddziaływań innych urządzeń było ograniczone do minimum, a ryzyko zniszczenia przez tarcie było pomijalne.
- 2.2.3. *Koła kierowane*
- 2.2.3.1. Wszystkie koła mogą być kołami kierowanymi.
- 2.2.4. *Urządzenia specjalne*
- 2.2.4.1. Urządzenia specjalne określone w 1.1.4, stosowane we wszystkich typach urządzeń sterujących określonych w 1.2.1.2 oraz 1.2.1.3, są dopuszczalne w następujących okolicznościach:
- 2.2.4.1.1. Jeżeli ciągnik wyposażony jest we wspomagany układ kierowniczy zdefiniowany w 1.2.1.2, kierowanie nim musi być możliwe nawet w przypadku awarii specjalnych urządzeń, jak to stwierdzono powyżej w 2.2.1.2. Jeżeli wspomagany układ kierowniczy nie ma własnego źródła mocy, musi zostać wyposażony w rezerwę mocy. Rezerwa ta może zostać zastąpiona niezależnym urządzeniem zasilającym, przy czym układy kierownicze muszą mieć pierwszeństwo przed innymi układami, które są podłączone do wspólnego źródła energii. Układy kierowniczy i hamulcowy nie mogą mieć wspólnego źródła energii. Jeżeli źródłem mocy jest sprężone powietrze, zbiornik powietrza musi być chroniony za pomocą zaworu jednokierunkowego.
- W przypadku gdy moc sterująca normalnie pochodzi jedynie ze specjalnych urządzeń określonych w 1.1.4, wspomagany układ kierowniczy musi być zamontowany wraz z urządzeniem, które w przypadku awarii specjalnych urządzeń, oraz gdy siła kierowania przekracza 25 daN, da wzrokowy lub dźwiękowy sygnał informujący o awarii.
- 2.2.4.1.2. Jeżeli ciągnik wyposażony jest w układ kierowniczy wspomagany siłowo, określony w 1.2.1.3, oraz w przypadku gdy taki układ posiada całkowicie hydrauliczną przekładnię kierowniczą, musi być możliwe, w przypadku awarii specjalnego urządzenia, przeprowadzenie manewrów określonych w 2.2.1.3 przy pomocy specjalnego urządzenia pomocniczego. Specjalne urządzenie pomocnicze może stanowić zbiornik sprężonego powietrza lub gazu. Pompa olejowa lub sprężarka mogą być użyte jako specjalne urządzenie pomocnicze, jeżeli urządzenie to jest wprawiane w ruch obrotem kół ciągnika i nie może od nich zostać odłączone. O awarii specjalnego urządzenia ostrzega sygnał wzrokowy lub dźwiękowy.
- 2.2.4.1.2.1. W przypadku gdy specjalne urządzenie jest pneumatyczne, musi być zamontowane ze zbiornikiem sprężonego powietrza chronionego zaworem jednokierunkowym. Pojemność zbiornika ze sprężonym powietrzem musi być tak obliczona, aby było możliwe przynajmniej kilka pełnych obrotów kołem kierownicy (między skrajnymi położeniami) zanim ciśnienie w zbiorniku spadnie do połowy swego ciśnienia roboczego, badanie musi być przeprowadzone z kołami kierowanymi niedotykającymi ziemi.