

Tractor Mother Regulation

Od początku br. obowiązuje w Polsce nowe rozporządzenie Parlamentu Europejskiego. Dotyczy ono homologacji ciągników oraz pojazdów ciągniętych, zarówno rolniczych, jak i leśnych.



Przemysław Olszewski

Dlaczego piszemy o tym dopiero w listopadowym numerze? Z powodu bałaganu i dezorientacji, jakie zapanowały po praktycznym wejściu rozporządzenia w życie oraz braku rzetelnej wiedzy producentów ciągników na temat zmian, ja-

Rozporządzenie UE 167/2013

Z powodu chaosu, jaki zapanował na rynku, najlepszym rozwiązaniem było dotarcie do źródła i szczegółowe zapoznanie się z aktem prawnym o numerze UE 167/2013. Dokument ten liczy 51 stron i składa się z 18 rozdziałów oraz 78 artykułów. Rozporządzenie to jednak nie wyczerpuje tematu. Znajdziemy w nim także odniesienia do pięciu innych, nie mniej rozbudowanych aktów prawnych. Zmian jest bardzo dużo i moglibyśmy zapewnić nimi kilka całych wydań RPT. Przybliżymy jednak wybrane z nich, które naszym zdaniem zasługują na większą uwagę.

Warto najpierw uporządkować terminologię. W rozporządzeniu UE 167/2013 próżno szukać słowa „Mother”. Powszechnie znane i używane w branży określenia „Tractor Mother Regulation” (w skrócie TMR) czy też krócej „Mother Regulation” nie są formalne. Powodem ich wprowadzenia i stosowania jest jednak nadrzędny cel, jaki przyświecał wydaniu rozporządzenia. Poprzednio obowiązującym aktem prawnym w zakresie homologacji ciągników rolniczych była dyrektywa unijna 2003/37/WE. Z czasem ją wielokrotnie uaktualniano, w wyniku czego powstawały liczne osobne uregulowania,

a wiele aspektów było opisanych w sposób fragmentaryczny. Postanowiono zatem stworzyć jednolity dokument, który obejmuje swoim zasięgiem i „opieką” wszystkie zagadnienia i producentów, niczym matka synów.

Bez maszyn wolnobieżnych

Stworzenie nowego aktu prawnego to także pokłosie potrzeby dostosowania się do postępu, jaki nastąpił w budowie ciągników, a zarazem podniesienia poziomu bezpieczeństwa oraz komfortu ich obsługi. Dokument UE 167/2013 jest często błędnie nazywany dyrektywą, która w hierarchii ważności jest niżej od rozporządzenia. To duża różnica, ponieważ regulacje wewnętrzne państw członkowskich były często nadrzędne. Tak było w przypadku obowiązywania dyrektywy 2003/37/WE i z tej możliwości korzystała m.in. Polska. Akt prawny UE 167/2013 ma rangę rozporządzenia, co bezdyskusyjnie wyklucza opcję odstąpienia od jego respektowania. Użycie powszechnie stosowanego określenia „norma bezpieczeństwa” nie jest z kolei precyzyjne, ponieważ temu zagadnieniu poświęcone są jedynie dwa z 18 rozdziałów. Rozporządzenie UE 167/2013 porusza ponadto m.in. wymagania związane z ochroną śro-



Ciągniki homologowane według nowych zasad rozpoznamy po numerze rozporządzenia UE 167/2013 na tabliczce znamionowej. Ostatnia cyfra nowego oznaczenia kategorii pojazdu – T1a – sygnalizuje maksymalną prędkość konstrukcyjną, w tym przypadku „a” – nie więcej niż 43 km/h.

kie wymusiło ono w ich asortymencie. Niektórzy do dzisiaj nie umieją udzielić informacji odnośnie do zastosowanych rozwiązań, pozwalających spełniać wymogi nowej „normy”.



KUBOTA



DEUTZ-FAHR



VALTRA



ZETOR



MASSEY FERGUSON



JOHN DEERE



FENDT



FENDT

Do wykonania testu postojowego hamulca ciągnika w celu utrzymania całego zestawu producenci musieli wprowadzić dodatkowe przyciski, przełączniki bądź funkcje na wyświetlaczu w celu kontrolowanego zwolnienia hamulca postojowego przyczepy.