

TRANSPORTOWY DOZÓR TECHNICZNY
00-613 Warszawa, ul. Chałubińskiego 8
tel. /22/ 490-29-02, fax /22/ 830-00-62
e-mail: info@tdt.pl

Warszawa, dnia 18 grudnia 2017 r.

TDT.H-1005-36095/17

**Polska Izba Gospodarcza
Maszyn i Urządzeń Rolniczych
ul. Poznańska 118
87-100 Toruń**

dotyczy: pisma b/n z dnia 13 listopada 2017 r., które do TDT trafiło w dniu 29 listopada 2017 r. w sprawie zagadnień związanych z funkcjonowaniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 167/2013 r.

W odpowiedzi na Państwa b/n z dnia 13 listopada 2017 r., które do TDT trafiło w dniu 29 listopada 2017 r. w sprawie zagadnień związanych z funkcjonowaniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 167/2013 r., Transportowy Dozór Techniczny przedstawia stosowne informacje.

Ad 1: *„Czy istnieje możliwość przesunięcia terminu obowiązywania homologacji europejskiej?”*

Zapisy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych weszły w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. Od tego czasu możliwe było dokonywanie procedur homologacyjnych względem nowych typów pojazdów należących do kategorii T, C, R oraz S. Na podstawie art. 73 ust. 3 ww. rozporządzenia od dnia 1 stycznia 2018 r. będzie to obligatoryjne. Jak widać z powyższych dat, przepisy uwzględniały blisko pięcioletni okres przejściowy na dostosowanie się do nowych przepisów. Na posiedzeniach organizowanych przez Komisję Europejską dotyczących omawiania zmian w przepisach homologacyjnych w zakresie pojazdów rolniczych nie było uzgadnianych nowych przepisów przejściowych, które pozwalałyby wysnuć wniosek o przesunięciu terminu obowiązywania homologacji typu UE pojazdów należących do kategorii T, C, R oraz S zgodnie z rozporządzeniem 167/2013.

Ad 2: *„Jakie maszyny rolnicze podlegają homologacji?”*

Zgodnie z zakresem rozporządzenia nr 167/2013 określonym w ust. 1 i 2 wiadomo, iż:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów rolniczych i leśnych opisanych w art. 4, zaprojektowanych i skonstruowanych na jednym lub kilku etapach, oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także części i wyposażenia, zaprojektowanych i skonstruowanych dla takich pojazdów.

Niniejsze rozporządzenie ma w szczególności zastosowanie do następujących pojazdów:

- a) ciągników (kategorie T i C);*
- b) przyczep (kategoria R); oraz*

c) wymiennych urządzeń ciągniętych (kategoria S).

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do maszyn wymiennych całkowicie unoszonych ponad ziemię lub niezdolnych do obracania się wokół osi pionowej, gdy pojazd, do którego są doczepione, porusza się po drodze."

Z powyższego wynika, iż jako maszyny rolnicze należy rozumieć pojazdy należące do kategorii S określone w definicji 10 w art. 3:

„10) „wymienne urządzenie ciągnięte” oznacza każdy pojazd stosowany w rolnictwie lub leśnictwie, który jest przeznaczony do ciągnięcia przez ciągnik, zmienia funkcje ciągnika lub dodaje mu nowe funkcje, jest trwale wyposażony w narzędzie lub jest przeznaczony do obróbki materiałów, może posiadać skrzynię ładunkową zaprojektowaną i skonstruowaną do montowania dowolnych narzędzi i urządzeń potrzebnych w tym celu i do czasowego przechowywania materiałów wytworzonych lub potrzebnych w czasie pracy, jeśli stosunek technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej do masy własnej tego pojazdu jest mniejszy niż 3,0;”

Rozporządzenie 167/2013 nie podaje klasyfikacji możliwych rozwiązań konstrukcyjnych pojazdów należących do tej kategorii, w związku z czym Transportowy Dozór Techniczny nie ma podstaw do sporządzenia dla Państwa takiego katalogu.

Ad 3: „Czy homologacja obowiązywać będzie tylko na „nowe typy” maszyn, a więc wprowadzanych na rynek po 1 stycznia 2016 r., czy też obowiązek dotyczyć będzie wszystkich maszyn zaczepianych produkowanych również przed tą datą?”

Zgodnie z art. 73 ust. 3 rozporządzenia 167/2013:

*„W drodze odstępstwa od niniejszego rozporządzenia nowe układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne lub pojazdy należące do typów, które uzyskały homologację typu całego pojazdu na mocy dyrektywy 2003/37/WE, mogą być nadal rejestrowane, wprowadzane do obrotu lub dopuszczane do dnia 31 grudnia 2017 r. **Nowe pojazdy należące do typów, które nie podlegały homologacji typu na mocy dyrektywy 2003/37/WE, również mogą być nadal rejestrowane lub dopuszczane do tego dnia zgodnie z prawem państwa członkowskiego, w którym są dopuszczane lub rejestrowane.**”*

Ad 4: „Czy będzie możliwa sprzedaż maszyn nie posiadających homologacji europejskiej?”

Zagadnienie oceny możliwości sprzedaży produktów nie leży w kompetencjach Transportowego Dozoru Technicznego, zwłaszcza w kontekście importu. Z uwagi na nieuwzględnienie w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 z późn. zm.) pojazdów należących do kategorii „S” oraz fakt, iż procedura rejestracji pojazdów jest procedurą nieharmonizowaną na terenie państw Unii Europejskiej, należy stwierdzić, iż polskie przepisy dotyczące rejestracji pojazdów nie obejmują tej kategorii pojazdów.

Ad 5: „Czy konieczna jest homologacja europejska w przypadku sprzedaży maszyny za granicę, czy można posłużyć się homologacją państw, do których sprzedaje się maszynę?”

Pytanie nie jest jasne. System homologacji UE polega na honorowaniu wydanych świadectw homologacji typu UE pojazdu bez konieczności ich uznawania przez władze homologacyjne poszczególnych państw członkowskich. Jeśli natomiast chodzi o ewentualną homologację typu pojazdu (oparta w części na krajowych warunkach technicznych), to jest ona ograniczona terytorialnie, do państwa członkowskiego, którego władza homologacyjna takie świadectwo

wydała. W przypadku sprzedaży i konieczności dokonania pierwszej rejestracji pojazdu na terenie innego państwa członkowskiego, władza homologacyjna tego państwa członkowskiego będzie musiała w pierwszej kolejności dokonać procedury uznania takiego świadectwa homologacji typu UE pojazdu, zgodnie z treścią art. 37 ust. 8 rozporządzenia 167/2013.

Ad 6: „Czy powstaną przepisy umożliwiające uzyskanie homologacji krajowej?”

Rozporządzenie nr 167/2013 w treści art. 2 ust. 3 wskazuje iż:

„3. W przypadku następujących pojazdów producent może dokonać wyboru pomiędzy wystąpieniem o homologację na podstawie niniejszego rozporządzenia lub spełnieniem odpowiednich wymogów krajowych:

- a) przyczepy (kategoria R) i wymienne urządzenia ciągnięte (kategoria S);
- b) ciągniki gąsienicowe (kategoria C);
- c) ciągniki”

W chwili obecnej możliwa jest procedura uzyskania krajowej homologacji typu zgodnie z przepisami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych i przyczep oraz typu ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2015 r. poz. 343).

Ad 7: „Czy homologacja typu z innego kraju UE będzie wymagała jakiegoś dodatkowego zatwierdzenia w naszym kraju?”

Europejski system homologacji określony w treści rozporządzenia nr 167/2013 nie uwzględnia potrzeby dodatkowego uznawania świadectw homologacji typu UE pojazdów przez władze państw członkowskich, system ten znajduje odzwierciedlenie w krajowych przepisach opisanych w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Należy więc jednoznacznie stwierdzić, iż europejskie świadectwa homologacji typu wydane na podstawie obowiązujących przepisów prawnych są honorowane na terenie Unii Europejskiej.

Ad 8: „Czy wprowadzone zostaną jednolite procedury prowadzenia badań w celu różnym interpretacjom?”

W odniesieniu do procedur badań pojazdu oraz elementów jego wyposażenia, to procedury badań określone są w obowiązujących przepisach prawnych określonych w rozporządzeniu 167/2013, zestawie aktów delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia a także w odnośnych regulaminach ONZ a także dyrektywach i rozporządzeniach UE, które wchodzi w skład stosowanej procedury homologacyjnej. Wymienione akty prawne podlegają ciągłym zmianom w ramach prac legislacyjnych prowadzonych przez Europejską Komisję Gospodarczą przy Organizacji Narodów Zjednoczonych, a także w ramach Komisji Europejskiej. Nie jest do końca jasne o jakie zmiany chodzi w Państwa pytaniu, w związku z czym odpowiedzi udzielamy na wysokim poziomie ogólności.

Ad 9: „Jakie jednostki będą upoważnione do dokonywania homologacji w Polsce?”

Zgodnie z treścią art. 70y ustawy Prawo o ruchu drogowym:

„1. Jednostką właściwą do przeprowadzania badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych oraz kontroli zgodności jest podmiot wyznaczony przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „jednostką uprawnioną”.

2. Do zadań jednostki uprawnionej, odpowiednio do zakresu uprawnienia, należy:

1) w zakresie homologacji:

a) przeprowadzanie badań homologacyjnych typu pojazdu,

b) przeprowadzanie badań homologacyjnych typu przedmiotu wyposażenia lub części.”

Zgodnie z tym zapisem oraz po weryfikacji spełnienia wymagań stawianych podmiotowi wnioskującemu o nadanie statusu jednostki uprawnionej do wykonywania badań homologacyjnych pojazdów należących do kategorii T, C, R oraz S, stosownym uprawnieniem legitymują się:

1. Instytut Transportu Samochodowego.

2. Przemysłowy Instytut Motoryzacji.

3. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy.

Jednocześnie informujemy, iż wykaz jednostek uprawnionych jest dostępny na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego pod adresem: <http://www.tdt.gov.pl/homologacja-pojazdow/jednostki-uprawnione.html>

Ad 10: „*Jak długo będzie trwała procedura homologacji?*”

Procedura udzielenia homologacji pojazdu lub elementu jego wyposażenia składa się z badania homologacyjnego wykonywanego przez jednostkę uprawnioną oraz procedury wydania takiego dokumentu przez organ właściwy do spraw homologacji. Obowiązujące przepisy prawne nie odnoszą się do czasu trwania przeprowadzanych badań homologacyjnych. Przepisy te regulują w sposób precyzyjny czas trwania procedury wydania świadectwa homologacji przez organ właściwy do spraw homologacji. Z uwagi na fakt, iż świadectwo homologacji jest dokumentem, który Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje w drodze decyzji administracyjnej, to terminy przewidziane na załatwienie każdej sprawy określa tekst ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257) jako bez zbędnej zwłoki nie dłuższy niż 30 dni.

Ad 11: „*Jakie są przewidywane koszty homologacji?*”

Analogicznie do odpowiedzi na pytanie nr 10: procedura udzielenia homologacji pojazdu lub elementu jego wyposażenia składa się z badania homologacyjnego wykonywanego przez jednostkę uprawnioną oraz procedury wydania takiego dokumentu przez organ właściwy do spraw homologacji. Obowiązujące przepisy prawne nie odnoszą się do kosztów przeprowadzanych badań homologacyjnych. Przepisy te regulują w sposób precyzyjny procedury wydania świadectwa homologacji przez organ właściwy do spraw homologacji. Koszty udzielenia takiej homologacji określa rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie, zmianę i uznanie świadectwa homologacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 703) – za wydanie świadectwa homologacji typu pojazdu jest to koszt 1600zł, za jego zmianę – 400zł, natomiast za wydanie świadectwa homologacji typu przedmiotu wyposażenia pojazdu – 400zł, natomiast za jego zmianę – 200zł. Kwoty te stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

Ad 12: „*Czy badania odbywać się będą na terenie producenta, czy też konieczne będzie dostarczenie maszyny do jednostki homologacyjnej?*”

Mając na względzie brak przepisów prawnych określających w takim stopniu jakiego dotyczy pytanie, sposób przeprowadzania badania homologacyjnego, to nie jest możliwe wskazanie w jaki konkretnie sposób jest dokonywane takie badanie, czy na terenie jednostki uprawnionej,

czy z pomocą infrastruktury zewnętrznej zapewnianej przez producenta. Jest to zależne od warunków umowy, jaka celem dokonania takich badań homologacyjnych zostanie zawarta pomiędzy producentem a jednostką uprawnioną.

Ad 13: „Świadectwo homologacji wydawane jest na cały pojazd tj. jeden typoszereg czy na konkretny pojazd (np. przy opryskiwaczach ten sam typ może różnić się pojemnością zbiornika, typem belki, szerokością belki, rodzajem zaczepu, oponami)?”

Procedura wydania świadectwa homologacji typu bądź też świadectwa homologacji typu UE pojazdu jest dokonywana dla całego typu pojazdu, uwzględniającego w swoim zakresie różnorakie warianty oraz wersje pojazdu. Jest to dyktowane definicją typu zastosowaną w art.3 def. 38 rozporządzenia 167/2013 wskazującą, iż:

„typ pojazdu oznacza grupę pojazdów, łącznie z wariantami i wersjami tej samej kategorii, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem następujących istotnych cech:

- kategorii,
- producenta,
- oznaczenia typu określonego przez producenta,
- istotnych właściwości konstrukcyjnych i projektowych,
- ramy centralnej/ramy podłużnicowej/podwozia przegubowego (różnice oczywiste i zasadnicze),
- dla kategorii T: osi (liczba) lub, dla kategorii C: osi/ torów (liczba),
- w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producenta oraz typu pojazdu na poprzednim etapie;”

Natomiast konkretnego pojazdu dotyczy procedura dopuszczenia jednostkowego, której dotyczy krajowy przepis prawny określony w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu (Dz. U. z 2015 r. poz. 148). Stosowanie tych przepisów jest możliwe na podstawie art. 1 rozporządzenia 168/2013 w odniesieniu do „homologacji indywidualnej”, do której odnosi się to rozporządzenie.

Ad 14: „Czy homologacji podlega wyłącznie cała maszyna czy też dopuszczalne jest „łączenie” homologacji podzespołów i części?”

Procedura homologacji typu pojazdu może przyjąć jedną z trzech postaci – jednostopniową, mieszaną, „krok po kroku” oraz wielostopniową. Przypadki te reguluje art. 20 rozporządzenia 167/2013 ust. 2-5:

„2. Homologacja typu krok po kroku polega na zebraniu krok po kroku całego zestawu świadectw homologacji typu UE układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wchodzących w skład pojazdu, co w ostatnim etapie prowadzi do homologacji typu całego pojazdu.

3. Jednostopniowa homologacja typu polega na homologowaniu całego pojazdu w jednym etapie.

4. Mieszana homologacja typu jest procedurą homologacji typu krok po kroku, podczas której na ostatnim etapie homologacji całego pojazdu uzyskuje się homologację jednego lub większej liczby układów, bez konieczności wydawania świadectw homologacji typu UE dla tych układów.

5. W procedurze homologacji wielostopniowej jeden lub większa liczba organów udzielających homologacji zaświadcza, że w zależności od stanu kompletacji niekompletny lub

skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi zawartymi w niniejszym rozporządzeniu.

Na podstawie ww. definicji należy stwierdzić, iż wybrana procedura homologacyjna obejmować może udzielone homologacje dla przedmiotu wyposażenia i/lub części pojazdu.

Ad 15: „Czy konieczne jest wykonywanie badań zniszczeniowych osi w przypadku pojazdów z hydraulicznymi układami hamulcowymi jeżeli w raporcie osi TDB nie ma wyniku z badań na układzie hydraulicznym?”

W przedmiotowym przypadku zastosowanie mają przepisy określone w załączniku VII do Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2015/68 z dnia 15 października 2014 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących układów hamulcowych pojazdów do celów homologacji pojazdów rolniczych i leśnych, które określają alternatywne wymogi dotyczące badań pojazdów, dla których badania typu I, II lub III nie są obowiązkowe.

Ad 16: „Co z takimi maszynami jak kopaczka pól zawieszana, zbieracz cebuli, wały, wały oponowe, talerzówki, aeratory, wozy asenizacyjne, rozrzutniki, spryskiwacze – czy też podlegają homologacji?”

Na tak sformułowane pytanie, Transportowy Dozór Techniczny nie ma możliwości udzielenia odpowiedzi ze względu na niemożliwość określenia, czy wspomniane przez Państwo pojazdy polegają definicji 10 w art. 3 rozporządzenia 167/2013, przytoczonego już w niniejszym piśmie w odpowiedzi na pytanie nr 2.

Ad 17: „W przypadku opryskiwacza samojezdnego: jeśli całe podwozie zostanie zakupione w firmie zewnętrznej i zostanie tylko doposażone, czy konieczne jest świadectwo homologacji dla doposażonej maszyny?”

Mając na uwadze, iż przedmiotowy „opryskiwacz samojezdny” spełni odpowiednie wymagania i zostanie sklasyfikowanych w kategorii homologacyjnej, to niezbędne będzie uzyskanie homologacji całego pojazdu z zamontowanym na nim urządzeniem. Jednocześnie w przypadku gdy producent podwozia uzyskał świadectwo homologacji na samo podwozie, będzie mogło ono zostać uwzględnione w procedurze uzyskania świadectwa homologacji całego pojazdu.

Ad 18: „W przypadku przyjęcia zamówienia na maszynę w roku 2017 z terminem dostarczenia w roku 2018 czy też obowiązuje homologacja?”

Procedura homologacji pojazdu nie jest uzależniona od zagadnień niezwiązanych z procedurami homologacyjnymi określonymi w obowiązujących przepisach prawnych. Umowa na zakup maszyny roboczej jest takim właśnie zagadnieniem o charakterze cywilnoprawnym, które nie ma żadnego wpływu na tryb prowadzonej procedury udzielenia świadectwa homologacji typu lub typu UE pojazdu.

Ad 19: „Czy wszystkie pojazdy kategorii S będą podlegały rejestracji?”

W kompetencjach Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, który pełni funkcję organu właściwego do spraw homologacji na terenie Polski od 1 stycznia 2014 r. nie leżą

procedury rejestracji pojazdów w związku z czym odpowiedź na to pytanie powinna trafić do organu administracji, który dokonuje rejestracji pojazdu.

Ad 20: „Czy VIN może być nadawany dla całej serii, czy musi być nadawany odrębnie dla każdej maszyny?”

Zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym, określonym w tym zakresie załącznikiem XX pkt 4 do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 2015/208 z dnia 8 grudnia 2014 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów rolniczych i leśnych: *”4. Numer identyfikacyjny pojazdu stanowi ustaloną kombinację znaków przypisanych jednoznacznie do danego pojazdu przez producenta. Celem nadania numeru jest zapewnienie nieomyłnej identyfikacji każdego pojazdu, a w szczególności jego typu, w ciągu 30 lat za pośrednictwem producenta bez konieczności dokonywania dalszych odniesień.”*

Z związku z tym każdy wyprodukowany pojazd, który ma zostać dopuszczony do obrotu powinien posiadać własny numer identyfikacyjny.

ZASTĘPCA DYREKTORA

Małgorzata Moździerz-Zarzyka

