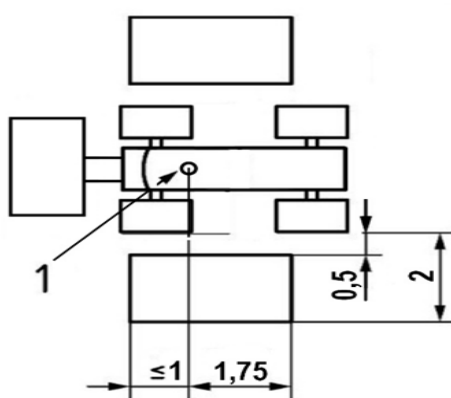


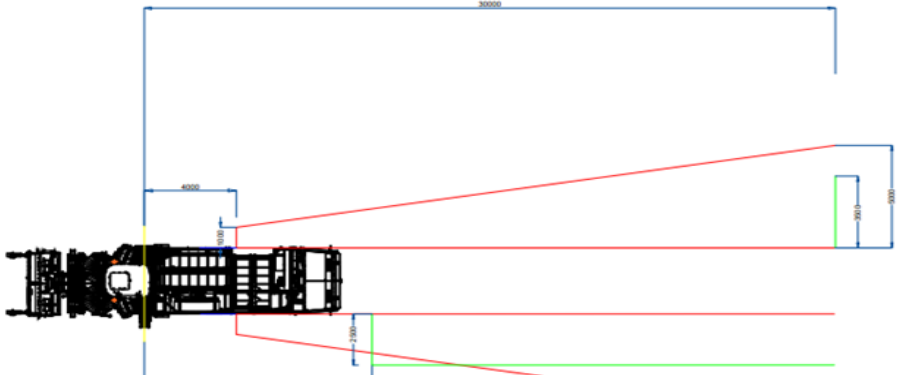
Als aanvulling aan de vele opmerkingen reeds bezorgd door een aantal van onze leden, probeer ik in de CEMA opmerkingen uit te leggen waar sommige bepalingen in de Europese vereisten vandaan komen wat mogelijk kan helpen om bijkomende aanpassingen te argumenteren/rechtvaardigen

Artikelnummer	omschrijving	Opmerking
3.6.1 lid 3	Bijlage XX bij verordening (EU) 2015/208	<p>Europese typegoedkeuring werkt volgens het principe van wederzijdse erkenning van goedkeuringen. Het is hierbij cruciaal dat de identificatie van de voertuigen duidelijk kan vastgesteld worden en gevolgd worden bij bvb verkoop.</p> <p>De discussies hebben geleid dat zowel VIN (zoals voor auto's) en PIN (industriële voertuigen) was weerhouden. Andere systemen werden niet aanvaard zoals voorgesteld voor R&amp;S voertuigen met het argument dat ze nog altijd voor nationale goedkeuring kunnen gaan waar er een directe relatie is tussen autoriteit en fabrikant/gebruiker.</p> <p>Ik vermoed dat het hier gaat om een goedbedoelde copy-paste maar zonder een grondige analyse van de huidige situatie met zijn vele variaties op de modellen aangegeven in 2015/504.</p> <p>Vele fabrikanten hebben aangegeven dat ze hierdoor in problemen zullen komen, zeker gegeven de korte lead tijd.</p> <p>Dit is niet gelinkt aan de veiligheid van de machines.</p>
5.7a.29	De stuurinrichting mag niet zijn voorzien van een uitsluitend elektrische overbrenging dan wel een uitsluitend pneumatische overbrenging.	<p>Deze tekst komt mogelijk uit de 2015/208 bijlage V. Echter wat in de 2015/208 bijlage V staat is tegenstrijdig aan IV van de 2015/208 staat. In bijlage IV wordt steer-by-wire expliciet toegestaan als er alle nodige goedkeuringen en testen zijn gedaan.</p> <p>CEMA is een derde grote revisie aan het voorbereiden om de delegated acts te corrigeren. Dit is een van de punten op de agenda.</p> <p>Steer-by-wire is 'common practice'.</p>

5.7a.38	Leden 3 en 4: visuele controle door middel van een beproeving op de weg.	Vaak zal dezelfde machine al een test ondergaan hebben voor andere landen. Verschillende landen aanvaarden de testrapporten van de buurlanden/grote landen. Het is niet duidelijk of Nederland dit ook zal aanvaarden. Het zou additionele kosten vermijden.
5.7a.45	<p>Mobiele machines moeten zijn voorzien van een trottoirspiegel dan wel een camera-monitorsysteem waarmee de bestuurder het wegdek naast de cabine aan de rechterzijde kan overzien. Een trottoirspiegel of een camera-monitorsysteem is niet verplicht, indien, vanuit de oogpunten van de bestuurder gezien, 90 graden vanuit de bestuurdersplaats, gelegen op een hoogte van 1,00 m boven het wegdek, aan de rechterzijde van het voertuig een verticaal vlak tussen 0,50 m en 2,00 m van de aan de lengte-as van het voertuig evenwijdig liggende lijn door het meest rechts gelegen punt van de totale breedte van het voertuig kan worden overzien, vanaf de lijn van 90 graden vanaf de bestuurderszitplaats naar achteren op een afstand van 1,75 m en naar voren op een afstand van 1,00 m. Als het verticale dwarsvlak door de voorste zijde van de bumper op minder dan 1,00 m is gelegen van de oogpunten van de bestuurder, mag het gezichtsveld van de trottoirspiegel naar voren worden beperkt tot dat dwarsvlak</p>	<p>Algemeen is deze tekst in orde maar een tekening ter verduidelijking zou misinterpretaties kunnen tegengaan:</p> <p>Volgende figuur is voorgesteld door de industrie:</p> 
5.7a.48	Mobiele machines mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren	Hetzelfde onderwerp is uitvoerig bediscussieerd in de 167/2013 en delegated act 2015/208 voor R&S voertuigen. Indien het risico volledig afgedekt is door de machine richtlijn moet dit niet meer opnieuw bekeken worden onder type goedkeuring. Dit principe is ook overgenomen in de technische vereisten (in draft) voor European goedkeuring van mobile machines. De DoC moet bijgevoegd zijn als bewijs dat de fabrikant dit risico heeft afgedekt onder zijn eigen verantwoordelijkheid.
5.7a.51	Mobiele machines moeten zijn voorzien van: a. twee dimlichten; b. twee stadslichten;	2015/208 annex XII en de UJNECE R58 zijn praktisch kopieën van elkaar. De terminologie is hetzelfde en helpt ook in de relatie OEM-supplier. Voor fabrikanten buiten Nederland kan de voorgestelde benamingen leiden tot verwarring.

	c. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig, alsmede waarschuwingsknipperlichten en verder..	
5.7a.51 lid d	één zijrichtingaanwijzer aan elke zijkant van het voertuig, indien het voertuig langer is dan 6,00 m;	<p>Deze eis is tegenstrijdig aan de eisen uit de gedelegeerde verordening 2015/208 Annex XII. In deze annex kan de fabrikant kiezen uit een drietal opties. En afhankelijk van de klasse richtingaanwijzer en de daarbij behorende hoeken mag de fabrikant zelf bepalen welke optie men kiest. Het kan dus zijn dat de fabrikant kiest voor een optie waarbij er geen zijrichtingaanwijzers nodig zijn.</p> <p>In het huidige voorstel is dit dus niet zo. Graag zouden wij zien dat er zo'n zelfde keuze in de NL wetgeving komt omdat anders een aantal fabrikanten de design van de machine moeten aanpassen.</p> <p>Dat dit zou moeten gebeuren enkel voor Nederland, is wettelijk perfect mogelijk, echter lijkt het niet echt verdedigbaar.</p>
5.14.40 lid 1	Leden 1 en 2: visuele controle. Bij een tweeleiding-druklucltremstelsysteem wordt de <b>luchtslang</b> van de voorraad tussen het trekkende voertuig of een andere externe bron en de aanhangwagen losgenomen	Gelieve luchtslang te vervangen door slang. Vele machines hebben hydraulische remsystemen.
5.18.22 lid 3	3. Landbouw- of bosbouwtrekkers, mobiele machines, landbouw- of bosbouwaanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken in gebruik genomen na 31 december 2020 en daardoor voortbewogen aanhangwagens die, met inbegrip van de lading en verwisselbare gedragen uitrustingsstukken, meer dan 2,55 m breed zijn, moeten zijn voorzien van een markering die voldoet aan het bepaalde in bijlage VIII, artikelen 130 tot en met 133.	<p>Er wordt hier verwezen naar bijlage VIII. Wanneer we deze bijlage erbij pakken dan zien we dat er aan de achter markering beperking wordt gesteld <b>voor</b> wat betreft de hoogte. De hoogte wordt nu begrensd op 2,30 m bovenkant van het bord.</p> <p>In de gedelegeerde verordening 2015/205 Annex XII artikel 6.26.4 wordt niet over een hoogte gesproken en wordt dit overgelaten aan de fabrikant.</p> <p>Graag zouden wij dit in de NL wetgeving ook zo zien, mogelijk zouden er fabrikanten zijn die anders hierdoor in de problemen komen. Er zijn er dikwijls functionele componenten aan de achterkant van de machine, die het onmogelijk maken dat de signaal panelen op zo'n hoogte gemonteerd worden.</p>
5.18.32a0 lid 2	2. Indien op een landbouw- of bosbouwtrekker, motorrijtuig met beperkte snelheid, mobiele machine of één of meer getrokken voertuigen banden zijn gemonteerd waarop een lagere maximumsnelheid is	In de UNECE R106 is een tabel opgenomen waarmee men de snelheid mag aanpassen aan de hand van de belasting. Dit houdt in dat als een band bijvoorbeeld een snelheidsindex heeft voor 25 km deze band ook gebruikt mag worden met een snelheid van 40 km zij het echter met een lagere belasting. In de NL wetgeving zou dat nu niet mogelijk zijn.

## Opmerkingen betreffende de ontwerpregeling APK voor landbouwvoertuigen

	<p>vermeld dan de maximumconstructiesnelheid, bedoeld in het eerste lid, mag de rijsnelheid niet hoger zijn dan de op de gemonteerde banden vermelde maximumsnelheid.</p>	<p>Ook werken wij voor verschillende banden met verklaringen van de fabrikant. Daarin verklaard de fabrikant dat bij een bepaald gewicht toch harder gereden mag worden. Dit principe is ook aanvaard door ETRTO en zijn leden. Hiervoor zijn er ook aanpassingen gebeurd aan de voorgestelde vereisten voor EU goedkeuring voor mobiele machines. Deze flexibiliteiten zou het aantal banden die landbouwers kunnen gebruiken sterk beperken. Grond verdichting is de meest belangrijke reden voor de hoge keuze die gebruikers hebben. Echter is er ook het economische aspect die hogere toegelaten snelheden met zich meebrengen.</p> <p>Wij stellen voor dat er verwezen wordt naar ETRTO en de principes van controle van draagkrachtcapaciteit en snelheidsindex als functie van elkaar.</p>
Artikel 50a	<p>Het snelheidscategoriesymbool, zoals in onderstaande lijst is vermeld, van een band van een landbouw- of bosbouwaanhangwagen of verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk, mag niet lager zijn dan de in het kentekenregister vermelde maximumconstructiesnelheid.</p>	<p>Zie ook hierboven (artikel 5.18.32a0 lid 2)</p>
Artikel 136a lid a en b	<p>De linkerbuitenspiegel of het camera-monitorsysteem van een landbouw- of bosbouwtrekker of mobiele machine moet zodanig zijn geplaatst dat de bestuurder hiermee het gezichtsveld kan overzien:</p> <p><b>a</b>. op grondniveau, zoals weergegeven in figuur 39, waarbij de bestuurder:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1°. een punt op het wegdek, gelegen op 10,00 m achter de oogpunten van de bestuurder en 2,50 m naast het verlengde van de linkerszijde van het voertuig kan zien;</li> <li>2°. een deel van de linkerszijde van het voertuig kan zien;</li> <li>3°. de horizon kan zien; en</li> <li>4°. recht naar achteren kan kijken; of</li> </ol> <p><b>b</b>. op een hoogte van 1,00 m boven het wegdek, zoals weergegeven in figuur 39a, waarbij de bestuurder:</p>	<p>Bij dit artikel kan je kiezen uit optie a of b. Echter de eisen zijn niet gelijk. Onderstaande tekening geeft dit weer. Groen zijn de eisen uit A en rood de eisen vanuit B (conform de 167/2013)</p> 

	<p>1°. een ten minste 5,00 m breed, plat, horizontaal gedeelte, naast het verlengde van het voertuig, dat zich uitstrekt tot de horizon vanaf 30,00 m achter de oogpunten van de bestuurder kan overzien; en</p> <p>2°. een ten minste 1,00 m breed, plat, horizontaal gedeelte, naast het verlengde van het voertuig, dat zich uitstrekt tot de horizon vanaf 4,00 m achter de oogpunten van de bestuurder kan overzien.</p>	<p>Ons voorstel is om Lid a te verwijderen en lid b te behouden. Dit om verwarring te vermijden.</p>
Artikel 137 a lid a en b		Idem aan Artikel 136a lid a en b.