



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.10.2007
KOM(2007) 588 endgültig

2007/0205 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über den Geräuschpegel in Ohrenhöhe der Fahrer von land- oder
forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern**

(kodifizierte Fassung)

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. Im Zusammenhang mit dem "Europa der Bürger" ist es ein wichtiges Anliegen der Kommission, das Gemeinschaftsrecht zu vereinfachen und klarer zu gestalten, damit es für den Bürger besser verständlich und zugänglich wird und er die spezifischen Rechte, die es ihm zuerkennt, besser in Anspruch nehmen kann.

Dieses Ziel lässt sich so lange nicht erreichen, wie zahlreiche Vorschriften, die mehrfach und oftmals in wesentlichen Punkten geändert wurden, in verschiedenen Rechtsakten, vom ursprünglichen Rechtsakt bis zu dessen letzter geänderter Fassung, verstreut sind und es einer aufwendigen Suche und eines Vergleichs vieler Rechtsakte bedarf, um die jeweils geltenden Vorschriften zu ermitteln.

Soll das Gemeinschaftsrecht verständlich und transparent sein, müssen häufig geänderte Rechtsakte also kodifiziert werden.

2. Die Kommission hat daher mit Beschluss vom 1. April 1987¹ ihre Dienststellen angewiesen, alle Rechtsakte spätestens nach der zehnten Änderung zu kodifizieren. Dabei hat sie jedoch betont, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses der Gemeinschaftsvorschriften sollten die Dienststellen bemüht sein, die in ihre Zuständigkeit fallenden Rechtsakte in kürzeren Abständen zu kodifizieren.

3. Der Europäische Rat von Edinburgh hat sich im Dezember 1992 in seinen Schlussfolgerungen ebenfalls in diesem Sinne geäußert² und die Bedeutung der Kodifizierung unterstrichen, da sie hinsichtlich der Frage, welches Recht zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einen spezifischen Gegenstand anwendbar ist, Rechtssicherheit bietet.

Bei der Kodifizierung ist das übliche Rechtssetzungsverfahren der Gemeinschaft uneingeschränkt einzuhalten.

Da an den zu kodifizierenden Rechtsakten keine materiell-inhaltlichen Änderungen vorgenommen werden dürfen, haben sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 20. Dezember 1994 auf ein beschleunigtes Verfahren für die rasche Annahme kodifizierter Rechtsakte geeinigt.

4. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Richtlinie 77/311/EWG des Rates vom 29. März 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Geräuschpegel in Ohrenhöhe der Fahrer von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern³ kodifiziert werden. Die neue Richtlinie ersetzt die verschiedenen Rechtsakte, die Gegenstand der Kodifizierung sind⁴. Der Vorschlag behält den materiellen Inhalt der kodifizierten Rechtsakte vollständig bei und beschränkt sich darauf, sie in einem Rechtsakt zu vereinen, wobei nur insoweit formale Änderungen vorgenommen werden, als diese aufgrund der Kodifizierung selbst erforderlich sind.

¹ KOM(87) 868 PV.

² Siehe Anhang 3 zu Teil A dieser Schlussfolgerungen.

³ Durchgeführt im Einklang mit der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat - Kodifizierung des Acquis communautaire, KOM(2001) 645 endgültig.

⁴ Anhang IV, Teil A dieses Vorschlags.

5. Der Kodifizierungsvorschlag wurde auf der Grundlage einer vorläufigen konsolidierten Fassung der Richtlinie 77/311/EWG und der sie ändernden Rechtsakte ausgearbeitet. Diese konsolidierte Fassung war zuvor vom Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems in allen Amtssprachen erstellt worden. Wenn die Artikel neu nummeriert wurden, werden die alte und die neue Nummerierung einander in der Entsprechungstabelle in Anhang V der kodifizierten Richtlinie gegenübergestellt.

↓ 77/311/EWG (angepasst)



Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Geräuschpegel in Ohrenhöhe der Fahrer von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel  95 ,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag²,

in Erwägung nachstehender Gründe:



- (1) Die Richtlinie 77/311/EWG des Rates vom 29. März 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Geräuschpegel in Ohrenhöhe der Fahrer von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern³ ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden⁴. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Klarheit empfiehlt es sich, die genannte Richtlinie zu kodifizieren.
- (2) Die Richtlinie 77/311/EWG ist eine Einzelrichtlinie des durch die Richtlinie 74/150/EWG des Rates ersetzt durch die Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten dieser

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. L 105 vom 28.4.1977, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/26EG der Kommission (ABl. L 65 vom 7.3.2006, S. 22).

⁴ Siehe Anhang IV, Teil A.

Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG⁵ vorgesehenen Typgenehmigungssysteme; sie enthält technische Vorschriften über das Design und die Beschaffenheit von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen in Bezug auf den Geräuschpegel in Ohrenhöhe der Fahrer. Diese technischen Vorschriften betreffen die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, um die Anwendung des EG-Typgenehmigungsverfahrens, das durch die Richtlinie 2003/37/EG vorgesehen wird, für jede Zugmaschine zu ermöglichen. Daher finden die in der Richtlinie 2003/37/EG festgelegten Bestimmungen über land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge auf die vorliegende Richtlinie.

- (3) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung im innerstaatlichen Recht für die und Anwendung der in Anhang IV Teil B aufgeführten Richtlinien unberührt lassen —

↓ 77/311/EWG (angepasst)

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Im Sinne dieser Richtlinie gelten als Zugmaschine (das ist eine land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschine) alle Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Raupenketten mit wenigstens zwei Achsen, deren Funktion im wesentlichen in der Zugleistung besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter Geräte, Maschinen oder Anhänger eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind. Sie kann zum Transport einer Last und von Beifahrern ausgerüstet sein.

↓ Berichtigung 82/890/EWG
(ABl. L 118 vom 6.5.1988, S. 42)
(angepasst)
→₁ 97/54/EG Art. 1

(2) Diese Richtlinie gilt nur für die in Absatz 1 definierten Zugmaschinen mit Luftbereifung und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit zwischen 6 und →₁ 40 km/h ←.

⁵ ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81).

↓ 77/311/EWG (angepasst)

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten dürfen die EG-Typgenehmigung , die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung, den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme einer Zugmaschine aus Gründen des Geräuschpegels in Ohrenhöhe des Fahrers nicht verweigern, wenn dieser Geräuschpegel folgende Grenzwerte nicht überschreitet:

- 90 dB (A), gemessen unter den in Anhang I vorgesehenen Bedingungen

oder

- 86 dB (A), gemessen unter den in Anhang II vorgesehenen Bedingungen.

↓ 77/311/EWG

Artikel 3

Als Führerhaus im Sinne dieser Richtlinie gilt jeder Aufbau mit steifen Bauteilen, durchsichtig oder undurchsichtig, der den Fahrer von allen Seiten umschließt sowie ihn nach außen abschirmt, und der während des Einsatzes ständig geschlossen bleiben kann.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten treffen alle geeigneten Maßnahmen, damit bei der Verkaufsdarbietung und bei der Werbung für Zugmaschinen alles unterbleibt, wodurch den Zugmaschinen Eigenschaften in Bezug auf den Geräuschpegel in Ohrenhöhe des Fahrers zugeschrieben würden, die sie nicht besitzen.

↓ 77/311/EWG (angepasst)

Artikel 5

Änderungen, die zur Anpassung der Vorschriften der Anhänge I, II und III an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem in Artikel 20 Absatz 2 der Richtlinie 2003/37/EG genannten Verfahren erlassen.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.



Artikel 7

Die Richtlinie 77/311/EWG in der Fassung der in Anhang IV Teil A aufgeführten Rechtsakte wird unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und der Anwendungsfristen aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

Artikel 8

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach dem Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem

 77/311/EWG Art. 7

Artikel 9

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

In Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

MESSGERÄT, MESSBEDINGUNGEN UND MESSVERFAHREN

1. MESSGRÖSSE UND MESSGERÄT

1.1. Messgröße

Es wird der A-bewertete Schallpegel in dB, abgekürzt dB (A), gemessen.

1.2. Messgerät

Die Messung des Geräuschpegels in Ohrenhöhe des Fahrers wird mit einem Lautstärke-Messgerät vorgenommen, das der in der Veröffentlichung Nr. 179, erste Auflage 1965, der Internationalen Elektrotechnischen Kommission beschriebenen Bauart entspricht.

Bei schwankender Anzeige sind die Mittelwerte der Maximalwerte abzulesen.

2. MESSBEDINGUNGEN

Die Messungen werden unter folgenden Bedingungen durchgeführt:

- 2.1. Die Zugmaschine muss leer sein, das heißt ohne Sonderzubehör, jedoch mit Kühlflüssigkeit, Schmiermittel, Kraftstoff, Werkzeug und Fahrer. Letzterer darf keine übermäßig dicke Kleidung, keinen Schal und keinen Hut tragen. Auf der Zugmaschine dürfen sich keine akustisch störenden Gegenstände befinden.
- 2.2. Die Reifen müssen die vom Hersteller der Zugmaschine vorgeschriebenen Luftdrücke aufweisen; Motor, Getriebe und Antriebsachsen müssen annähernd normale Betriebstemperatur haben, und die Kühlerjalousie (soweit vorhanden) ist während der Messung vollständig geöffnet zu halten.
- 2.3. Vom Motor selbst oder unabhängig angetriebene Zusatzeinrichtungen, zum Beispiel Scheibenwischer, Heizgebläse, Zapfwelle usw., sind während der Messung abzuschalten, wenn hierdurch der Geräuschpegel beeinflusst wird; Einrichtungen, die unter üblichen Verhältnissen mitlaufen, zum Beispiel der Kühlventilator für den Motor, müssen während der Dauer der Messung in Betrieb sein.
- 2.4. Die Fahrstrecke muss sich in einer freien und möglichst geräuscharmen Umgebung befinden; als Fahrstrecke eignet sich zum Beispiel eine freie Fläche von 50 Meter Halbmesser, deren mittlerer Teil über mindestens 20 Meter Halbmesser praktisch horizontal verlaufen muss, oder eine horizontale Fahrstrecke, die eine feste, möglichst ebene und möglichst fugenlose Fahrbahn hat. Die Fahrbahn muss

möglichst sauber und trocken sein (z. B. ohne Splitt, Laub, Schnee usw.). Neigungen und Unebenheiten der Fahrbahn sind nur zulässig, wenn die dadurch verursachten Schwankungen des Geräuschpegels innerhalb der Fehlergrenzen der Messgeräte liegen.

2.5. Die Fahrbahndecke muss so beschaffen sein, dass die Fahrzeugbereifung kein übermäßiges Geräusch erzeugt.

2.6. Die Messungen sind bei klarem Wetter und schwachem Wind vorzunehmen.

Der Umgebungsgeräuschpegel auf Grund von Wind oder anderen Geräuschquellen soll am Ohr des Fahrers mindestens 10 dB (A) unter dem Geräuschpegel der Zugmaschine liegen.

2.7. Wird für die Aufzeichnung der Messwerte ein Fahrzeug verwendet, so ist dieses in einer ausreichenden Entfernung von der Zugmaschine zu fahren oder zu ziehen, so dass jede Interferenz vermieden wird. Während des Messvorgangs sollen sich im Abstand von 20 Meter beiderseits der Fahrspur sowie je 20 Meter vor und hinter dem Fahrzeug keine die Messung störenden Gegenstände oder reflektierende Flächen befinden. Die Bedingung kann als erfüllt angesehen werden, wenn die hierdurch hervorgerufenen Geräuschpegelschwankungen innerhalb der Fehlergrenzen bleiben; andernfalls ist die Messung für die Zeit der Störung zu unterbrechen.

2.8. Alle Messungen einer Messreihe müssen auf derselben Fahrstrecke durchgeführt werden.

3. MESSVERFAHREN

3.1. Das Mikrophon ist 250 mm seitlich von der Mittelebene des Sitzes anzubringen, und zwar auf der Seite, auf welcher der höhere Geräuschpegel festgestellt wird.

Die Mikrophonmembran ist nach vorn zu richten, der Mittelpunkt des Mikrophons muss sich 790 mm über und 150 mm vor dem in Anhang III beschriebenen Sitzbezugspunkt befinden. Starke Erschütterungen des Mikrophons sind zu vermeiden.

3.2. Um den maximalen Geräuschpegel in dB (A) zu erhalten, ist folgendermaßen vorzugehen:

3.2.1. Bei Zugmaschinen mit serienmäßigem geschlossenen Führerhaus sind sämtliche Öffnungen (z. B. Türen, Fenster usw.) während einer ersten Messreihe zu verschließen.

3.2.1.1. Während einer zweiten Messreihe sind sie offenzuhalten — vorausgesetzt, dass sie, wenn sie geöffnet sind, den Straßenverkehr nicht gefährden —; aufklappbare Windschutzscheiben sind jedoch in Schutzstellung zu belassen.

3.2.2. Das Geräusch wird gemessen, wenn am Messgerät die Anzeigegeschwindigkeit «langsam» eingestellt ist, und zwar bei der Motorleistung, die dem stärksten Geräusch bei der einer Vorwärtsgeschwindigkeit von $\rightarrow_1 7,5 \text{ km/h} \leftarrow$ am nächsten kommenden Getriebestufung entspricht.

Der Drehzahlverstellhebel muss auf voller Drehzahl stehen. Es wird ohne Last begonnen; die Last ist so lange zu steigern, bis sich der maximale Geräuschpegel einstellt. Nach jeder Belastungssteigerung ist so lange zu warten, bis sich der Geräuschpegel für die Messung stabilisiert hat.

- 3.2.3. Ferner wird mit der Anzeigegeschwindigkeit «langsam» das Geräusch gemessen, das der dem stärksten Geräusch entsprechenden Motorleistung jeder beliebigen anderen als der unter Nummer 3.2.2. fallenden Getriebestufung entspricht, für die ein Geräuschpegel gemessen wurde, der mindestens 1 dB (A) über dem Geräuschpegel bei der unter Nummer 3.2.2. genannten Geschwindigkeit liegt.

Der Drehzahlverstellhebel muss auf voller Drehzahl stehen. Es wird ohne Last begonnen; die Last ist so lange zu steigern, bis sich der maximale Geräuschpegel einstellt. Nach jeder Belastungssteigerung ist so lange zu warten, bis sich der Geräuschpegel für die Messung stabilisiert hat.

- 3.2.4. Man ermittelt das Geräusch bei der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit ohne Last.

- 3.3. Im Prüfprotokoll sind folgende Geräuschmessungen aufzuführen:

- 3.3.1. Nach Einschalten derjenigen Getriebestufung, die einer Geschwindigkeit von $\rightarrow_1 7,5 \text{ km/h} \leftarrow$ am nächsten kommt;

- 3.3.2. nach Einschalten jeder beliebigen anderen Getriebestufung, bei der die Bedingungen der Nummer 3.2.3 erfüllt sind;

- 3.3.3. nach Einschalten der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit.

4. BEURTEILUNG

Die Messergebnisse gemäß den Nummern 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3 und 3.2.4 dürfen den in Artikel 2 genannten Grenzwert nicht übersteigen.

ANHANG II

MESSGERÄT, MESSBEDINGUNGEN UND MESSVERFAHREN

1. MESSGRÖSSE UND MESSGERÄT

1.1. Messgröße

Es wird der A-bewertete Schallpegel in dB, abgekürzt dB (A), gemessen.

1.2. Messgerät

Die Messung des Geräuschpegels in Ohrenhöhe des Fahrers wird mit einem Lautstärke-Messgerät vorgenommen, das der in der Veröffentlichung Nr. 179, erste Auflage 1965, der Internationalen Elektrotechnischen Kommission beschriebenen Bauart entspricht.

Bei schwankender Anzeige sind die Mittelwerte der Maximalwerte abzulesen.

2. MESSBEDINGUNGEN

Die Messungen werden unter folgenden Bedingungen durchgeführt:

- 2.1. Die Zugmaschine muss leer sein, das heißt ohne Sonderzubehör, jedoch mit Kühlflüssigkeit, Schmiermittel, Kraftstoff, Werkzeug und Fahrer. Letzterer darf keine übermäßig dicke Kleidung, keinen Schal und keinen Hut tragen. Auf der Zugmaschine dürfen sich keine akustisch störenden Gegenstände befinden.
- 2.2. Die Reifen müssen die vom Hersteller der Zugmaschine vorgeschriebenen Luftdrücke aufweisen; Motor, Getriebe und Antriebsachsen müssen annähernd normale Betriebstemperatur haben, und die Kühlerjalousie (soweit vorhanden) ist während der Messung vollständig geöffnet zu halten.
- 2.3. Vom Motor selbst oder unabhängig angetriebene Zusatzeinrichtungen, zum Beispiel Scheibenwischer, Heizgebläse, Zapfwelle usw. sind während der Messung abzuschalten, wenn hierdurch der Geräuschpegel beeinflusst wird; Einrichtungen, die unter üblichen Verhältnissen mitlaufen, zum Beispiel der Kühlventilator für den Motor, müssen während der Dauer der Messung in Betrieb sein.
- 2.4. Die Fahrstrecke muss sich in einer freien und möglichst geräuscharmen Umgebung befinden; als Fahrstrecke eignet sich zum Beispiel eine freie Fläche von 50 Meter Halbmesser, deren mittlerer Teil über mindestens 20 Meter Halbmesser praktisch horizontal verlaufen muss, oder eine horizontale Fahrstrecke, die eine feste, möglichst ebene und möglichst fugenlose Fahrbahn hat. Die Fahrbahn muss

möglichst sauber und trocken sein (z. B. ohne Splitt, Laub, Schnee usw.). Neigungen und Unebenheiten der Fahrbahn sind nur zulässig, wenn die dadurch verursachten Schwankungen des Geräuschpegels innerhalb der Fehlergrenzen der Messgeräte liegen.

2.5. Die Fahrbahndecke muss so beschaffen sein, dass die Fahrzeugbereifung kein übermäßiges Geräusch erzeugt.

2.6. Die Messungen sind bei klarem Wetter und schwachem Wind vorzunehmen.

Der Umgebungsgeräuschpegel auf Grund von Wind oder anderen Geräuschquellen soll am Ohr des Fahrers mindestens 10 dB (A) unter dem Geräuschpegel der Zugmaschine liegen.

2.7. Wird für die Aufzeichnung der Messwerte ein Fahrzeug verwendet, so ist dieses in einer ausreichenden Entfernung von der Zugmaschine zu fahren oder zu ziehen, so dass jede Interferenz vermieden wird. Während des Messvorgangs sollen sich im Abstand von 20 Meter beiderseits der Fahrspur sowie je 20 Meter vor und hinter dem Fahrzeug keine die Messung störenden Gegenstände oder reflektierende Flächen befinden. Die Bedingung kann als erfüllt angesehen werden, wenn die hierdurch hervorgerufenen Geräuschpegelschwankungen innerhalb der Fehlergrenzen bleiben; andernfalls ist die Messung für die Zeit der Störung zu unterbrechen.

2.8. Alle Messungen einer Messreihe müssen auf derselben Fahrstrecke durchgeführt werden.

3. MESSVERFAHREN

3.1. Das Mikrophon ist 250 mm seitlich von der Mittelebene des Sitzes anzubringen, und zwar auf der Seite, auf welcher der höhere Geräuschpegel festgestellt wird.

Die Mikrophonmembrane ist nach vorn zu richten, der Mittelpunkt des Mikrophons muss sich 790 mm über und 150 mm vor dem in Anhang III beschriebenen Sitzbezugspunkt befinden. Starke Erschütterungen des Mikrophons sind zu vermeiden.

3.2. Um den Geräuschpegel zu erhalten, ist folgendermaßen vorzugehen:

3.2.1. Die Zugmaschine ist auf derselben Fahrstrecke mindestens dreimal mit jeweils gleichbleibender Prüfgeschwindigkeit während mindestens 10 Sekunden Dauer zu betreiben.

3.2.2. Bei Zugmaschinen mit serienmäßigem geschlossenem Führerhaus sind sämtliche Öffnungen (z. B. Türen, Fenster usw.) während einer ersten Messreihe zu verschließen.

3.2.2.1. Während einer zweiten Messreihe sind sie offenzuhalten — vorausgesetzt, dass sie, wenn sie geöffnet sind, den Straßenverkehr nicht gefährden —; aufklappbare Windschutzscheiben sind jedoch in Schutzstellung zu belassen.

- 3.2.3. Der Geräuschpegel wird bei maximaler Drehzahl gemessen, wenn am Messgerät die Anzeigegeschwindigkeit «langsam» eingestellt ist, und zwar in der Getriebestufung, die bei Nenndrehzahl des Motors einer Geschwindigkeit von $\rightarrow_1 7,5 \text{ km/h} \leftarrow$ am nächsten kommt. Die Zugmaschine darf während der Messung nicht belastet sein.

4. BEURTEILUNG

Die Messergebnisse gemäß den Nummern 3.2.2 und 3.2.3 dürfen die in Artikel 2 genannten Grenzwerte nicht übersteigen.

ANHANG III

FESTLEGUNG DES SITZBEZUGSPUNKTES

1. DEFINITION

- 1.1. Als Sitzbezugspunkt (S) gilt der Punkt in der Längsmittlebene des Sitzes, in dem sich die Tangentialebene am unteren Teil der Rückenstütze mit einer Horizontalebene schneidet. Diese Horizontalebene schneidet ihrerseits die Unterseite des Brettes für den Sitz im Abstand von 150 mm vor dem Sitzbezugspunkt.

2. FESTLEGUNG DES SITZBEZUGSPUNKTES

- 2.1. Den Sitzbezugspunkt erhält man durch Verwendung des in den Abbildungen 1 und 2 der Anlage zu diesem Anhang dargestellten Gestells, das die Belastung des Sitzes durch den Fahrer simuliert.
- 2.2. Der Sitz muss sich in der Mittelstellung des vertikalen Verstellbereichs befinden, der von der horizontalen Verstellung unabhängig sein muss. Für die Festlegung der Mikrofonanordnung nach Nummer 3 der Anhänge I und II muss sich der Sitz in der Mittelstellung des horizontalen Verstellbereichs oder so nahe wie möglich an dieser Mittelstellung befinden.

3. MERKMALE DES GESTELLS

- 3.1. Das in Nummer 2.1 genannte Gestell besteht aus einem Brett für den Sitz und aus zwei Brettern für die Rückenlehne.
- 3.2. Das untere Brett der Rückenlehne ist in der Gegend des Sitzbeins (A) und der Lenden (B) gelenkig angeschlossen, das Gelenk (B) muss ebenfalls höhenverstellbar sein (siehe Abbildung 2).

4. AUFSETZEN DES GESTELLS

Das Aufsetzen des Gestells geschieht in folgender Weise:

- 4.1. Das Gestell wird auf den Sitz aufgesetzt.
- 4.2. 50 mm vor dem Gelenk (A) wird ein Druck von 550 N aufgegeben, wonach die beiden Bretter der Rückenlehne leicht tangential gegen diese gedrückt werden.
- 4.3. Wenn es nicht möglich ist, eine Tangente am unteren Teil der Rückenstütze eindeutig festzulegen, so muss das untere Brett der Rückenlehne leicht in vertikaler Stellung gegen diese angedrückt werden.
- 4.4. Ist die Fahrersitzaufhängung mit einer Vorrichtung zur Anpassung an das Fahrergewicht versehen, so muss der Sitz so eingestellt werden, dass er sich im gleichen Abstand zu den beiden Extremstellungen befindet.

ANLAGE

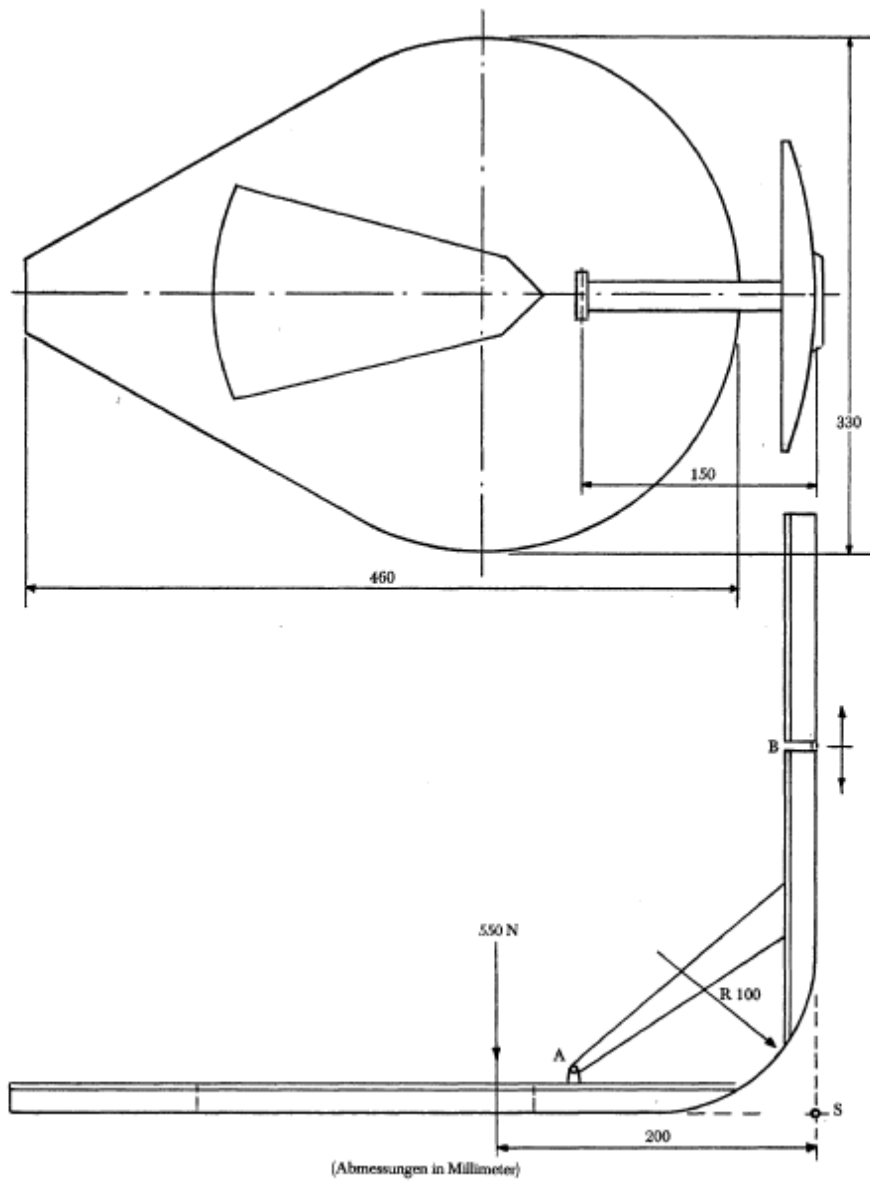
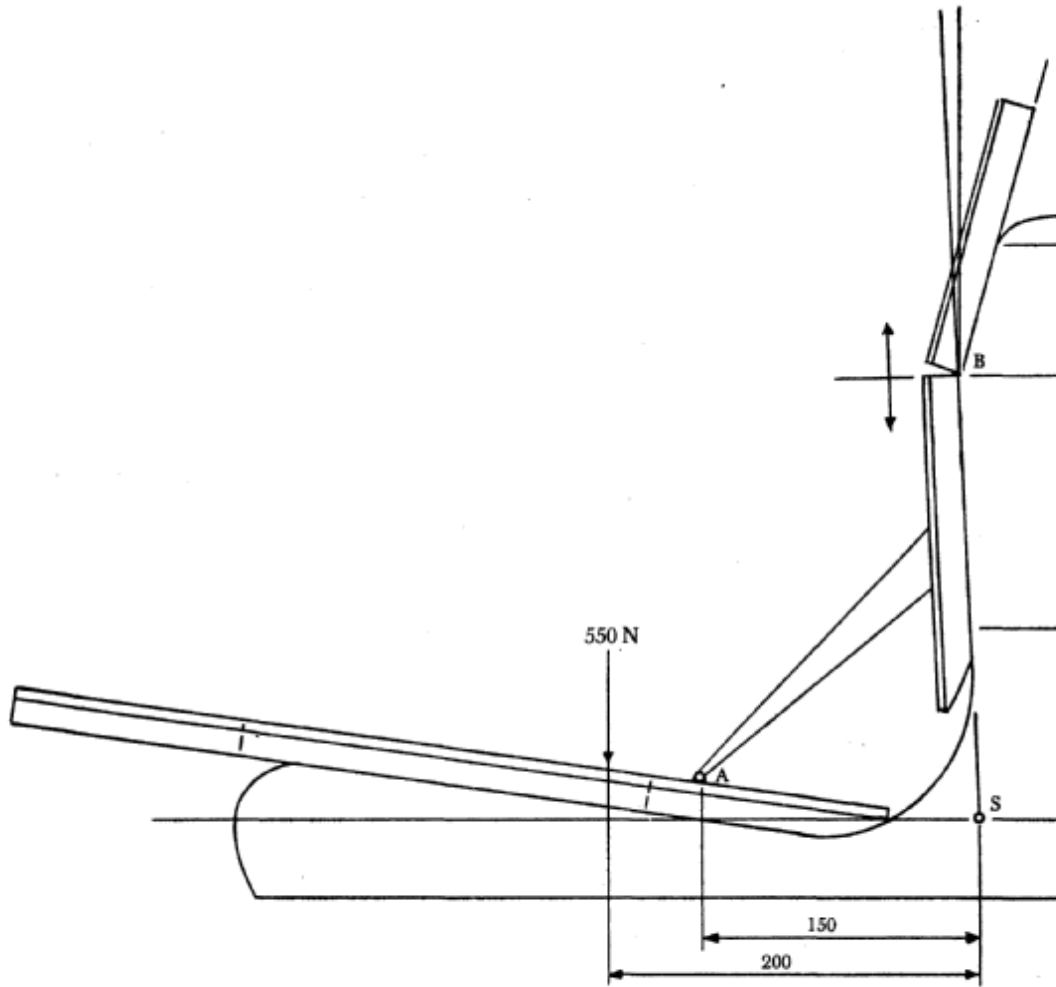


Abbildung 7
Vorrichtung zur Bestimmung des Sitzbezugspunktes



(Abmessungen in Millimeter)

Abbildung 2

Methode zur Bestimmung des Sitzbezugspunktes



ANHANG IV

Teil A

Aufgehobene Richtlinie mit Liste ihrer nachfolgenden Änderungen (gemäß Artikel 7)

Richtlinie 77/311/EWG des Rates
(ABl. L 105 vom 28.4.1977, S. 1)

Richtlinie 82/890/EWG des Rates
(ABl. L 378 vom 31.12.1982, S. 45)

Richtlinie 97/54/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates
(ABl. L 277 vom 10.10.1997, S. 24)

Entscheidung 96/627/EG der Kommission
(ABl. L 282 vom 1.11.1996, S. 72)

Entscheidung 2000/63/EG der Kommission
(ABl. L 22 vom 27.1.2000, S. 66)

Richtlinie 2006/26/EG der Kommission
(ABl. L 65 vom 7.3.2006, S. 22)

Nur hinsichtlich der in Artikel 1
Absatz 1 enthaltenen
Bezugnahmen auf die
Richtlinie 77/311/EWG

Nur hinsichtlich der in Artikel 1
erster Gedankenstrich enthaltenen
Bezugnahmen auf die
Richtlinie 77/311/EWG

Nur Artikel 2 und Anhang II

Teil B

Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und Anwendungsfristen (gemäß Artikel 7)

Richtlinie	Frist für die Umsetzung	Datum der Anwendung
77/311/EWG	1. Oktober 1978	—
82/890/EWG	22. Juni 1984	—
97/54/EG	22. September 1998	23. September 1998
2006/26/EG	31. Dezember 2006	— ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2006/26/EG:

- "(1) Vom 1. Januar 2007 an dürfen die Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen, die die Anforderungen der Richtlinien 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG und 89/173/EWG in der Fassung dieser Richtlinie erfüllen, aus Gründen, die den Regelungsgegenstand der jeweiligen Richtlinie betreffen,
- a) die EG-Typgenehmigung oder eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht versagen;
 - b) die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme des Fahrzeugs nicht verbieten.
- (2) Vom 1. Juli 2007 an dürfen die Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen, die die Anforderungen der Richtlinien 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG und 89/173/EWG in der Fassung dieser Richtlinie nicht erfüllen, aus Gründen, die den Regelungsgegenstand der jeweiligen Richtlinie betreffen,
- a) die EG-Typgenehmigung nicht mehr erteilen;
 - b) die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung versagen.
- (3) Vom 1. Juli 2009 an gilt für Fahrzeuge, die die Anforderungen der Richtlinien 74/151/EWG, 78/933/EWG, 77/311/EWG oder 89/173/EWG in der Fassung dieser Richtlinie nicht erfüllen, Folgendes:
- a) Die Mitgliedstaaten betrachten aus Gründen, die den Regelungsgegenstand der jeweiligen Richtlinie betreffen, Neufahrzeugen beiliegende, gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2003/37/EG ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie;
 - b) die Mitgliedstaaten können aus Gründen, die den Regelungsgegenstand der jeweiligen Richtlinie betreffen, die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen verbieten."

ANHANG V

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 77/311/EWG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 2
Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2	—
Artikel 2 Absatz 2	—
Artikel 3, 4 und 5	Artikel 3, 4 und 5
Artikel 6 Absatz 1	—
Artikel 6 Absatz 2	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
Artikel 7	Artikel 9
Anhang I	Anhang I
Anhang II	Anhang II
Anhang III	Anhang III
—	Anhang IV
—	Anhang V