

**RICHTLINIE 2009/76/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 13. Juli 2009**

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

**(Kodifizierte Fassung)**

**(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 Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(2)</sup>,

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 Rädern <sup>(3)</sup> wurde mehrfach und erheblich geändert <sup>(4)</sup>. Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, sie zu kodifizieren.
- (2) Bei der Richtlinie 77/311/EWG handelt es sich um eine der Einzelrichtlinien des durch die Richtlinie 74/150/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern, 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 selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge <sup>(5)</sup> vorgesehenen Typgenehmigungssystems; 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 jeden Zugmaschinentyp 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 selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge auf die vorliegende Richtlinie Anwendung.

- (3) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in innerstaatliches Recht und für die Anwendung dieser Richtlinien unberührt lassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Im Sinne dieser Richtlinie gelten als Zugmaschine (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.

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

*Artikel 2*

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen die Erteilung einer EG-Typgenehmigung oder einer Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Zugmaschinentyp 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.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen bei Fahrzeugen, die die Anforderungen der vorliegenden Richtlinie nicht erfüllen, aus Gründen, die den Regelungsgegenstand dieser Richtlinie betreffen,

— die EG-Typgenehmigung nicht erteilen;

— die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung versagen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 120 vom 16.5.2008, S. 15.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 19. Februar 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 25. Juni 2009.

<sup>(3)</sup> ABl. L 105 vom 28.4.1977, S. 1.

<sup>(4)</sup> Siehe Anhang IV Teil A.

<sup>(5)</sup> ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1.

(3) Für Neufahrzeuge, die die Anforderungen der vorliegenden Richtlinie nicht erfüllen, gilt Folgendes:

- Die Mitgliedstaaten betrachten aus Gründen, die den Regelungsgegenstand der vorliegenden Richtlinie betreffen, Neufahrzeugen beiliegende, gemäß der Richtlinie 2003/37/EG ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie;
- die Mitgliedstaaten können aus Gründen, die den Regelungsgegenstand der vorliegenden Richtlinie betreffen, die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen verbieten.

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Benutzung der Zugmaschinen aus Gründen des Geräuschpegels in Ohrenhöhe des Fahrers nicht verweigern oder verbieten, 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.

#### 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.

#### Artikel 5

Die 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 3 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 Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in innerstaatliches Recht und für die Anwendung dieser Richtlinien aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen 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 1. Januar 2010.

#### Artikel 9

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 13. Juli 2009.

In Namen des Europäischen  
Parlaments

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

E. ERLANDSSON

## ANHANG I

**MESSGERÄT, MESSBEDINGUNGEN UND MESSVERFAHREN**

## 1. MESSGRÖSSE UND MESSGERÄT

## 1.1. Messgröße

Es wird der A-bewertete Schallpegel  $L_A$  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 aufgrund 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 Metern beiderseits der Fahrspur sowie je 20 Metern vor und hinter dem Fahrzeug keine die Messung störenden Gegenstände oder reflektierenden 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 Mikrofon ist 250 mm seitlich von der Mittelebene des Sitzes anzubringen, und zwar auf der Seite, auf welcher der höhere Geräuschpegel festgestellt wird.

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

- 3.2. Um den maximalen Geräuschpegel in dB(A) zu erhalten, ist folgendermaßen vorzugehen:
- 3.2.1. Bei Zugmaschinen mit serienmäßigem geschlossenem 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 offen zu halten — 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 Anzeigeschwindigkeit „langsam“ eingestellt ist, und zwar bei der Motorleistung, die dem stärksten Geräusch bei der einer Vorwärtsgeschwindigkeit von 7,5 km/h 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 Anzeigeschwindigkeit „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 7,5 km/h 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  $L_A$  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 Metern 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 aufgrund 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 Mikrofon ist 250 mm seitlich von der Mittelebene des Sitzes anzubringen, und zwar auf der Seite, auf welcher der höhere Geräuschpegel festgestellt wird.

Die Mikrofonmembrane ist nach vorn zu richten, der Mittelpunkt des Mikrofons muss sich 790 mm über und 150 mm vor dem in Anhang III beschriebenen Sitzbezugspunkt befinden. Starke Erschütterungen des Mikrofons 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 gleich bleibender Prüfgeschwindigkeit während mindestens 10 Sekunden Dauer zu betreiben.
- 3.2.2. Bei Zugmaschinen mit serienmäßigem geschlossenen 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 offen zu halten — 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 7,5 km/h 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 SITZBEZUGSPUNKTS**

## 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 SITZBEZUGSPUNKTS

- 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

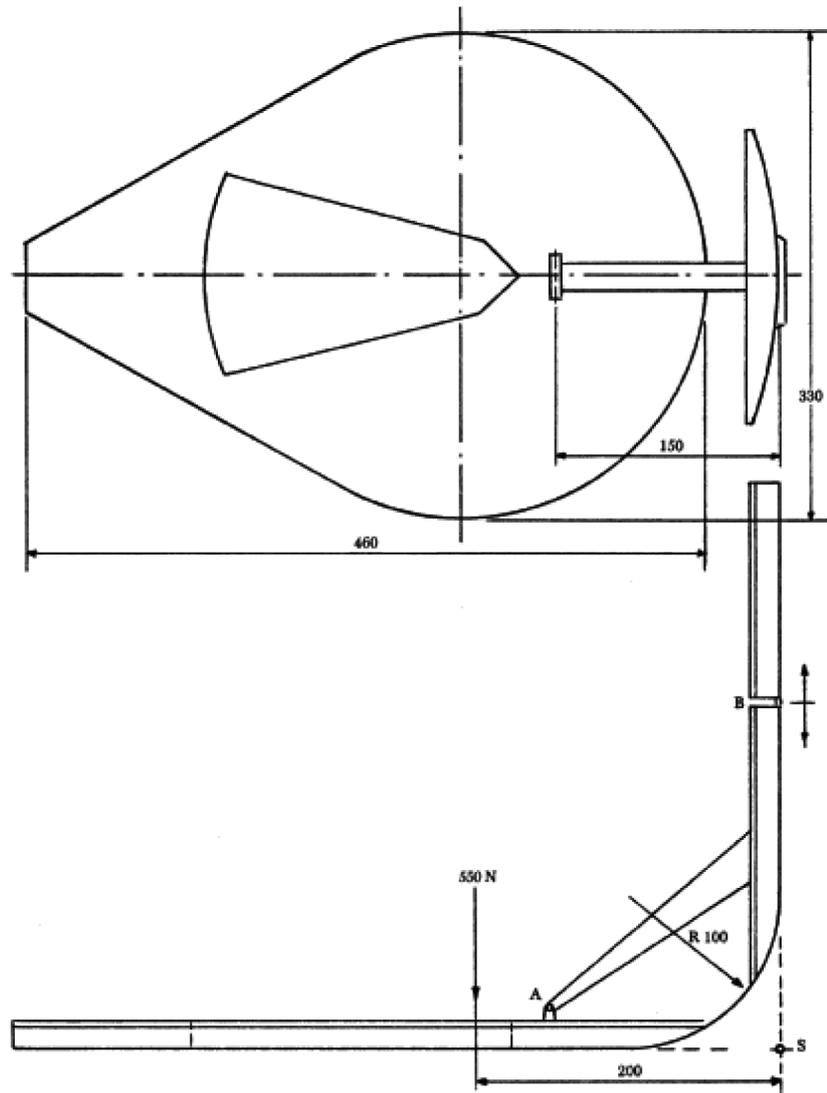
- 3.1. Das in Nummer 2.1 genannte Gestell besteht aus einem Brett für den Sitz und aus zwei Brettern für die Rückenlehne.
- 3.2. Das untere Brett der Rückenlehne ist in der Gegend des Sitzbeins (A) und der Lenden (B) gelenkig angeschlossen, das Gelenk (B) muss ebenfalls höhenverstellbar sein (siehe Abbildung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

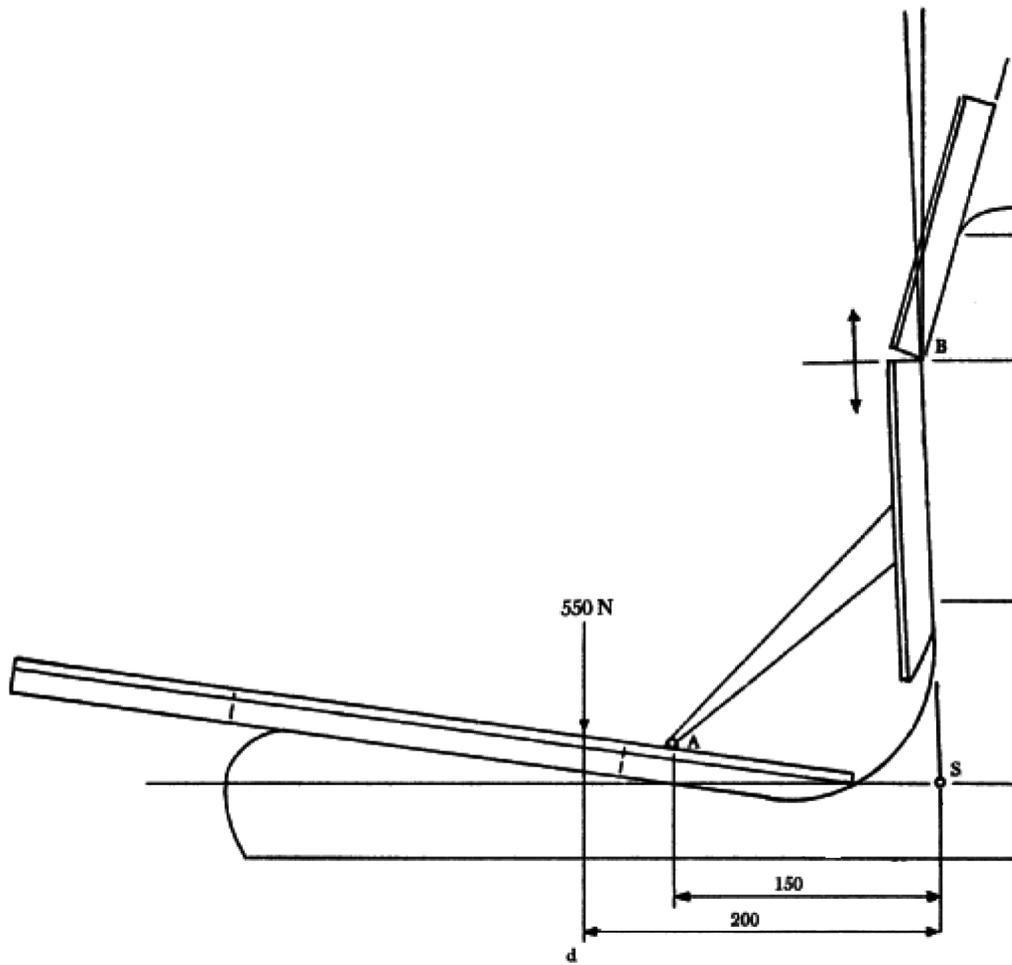
## Anlage



(Abmessungen in Millimeter)

Abbildung 1

Vorrichtung zur Bestimmung des Sitzbezugspunktes



(Abmessungen in Millimeter)

Abbildung 2

Methode zur Bestimmung des Sitzbezugspunktes

## ANHANG IV

## TEIL A

**Aufgehobene Richtlinie mit ihren 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)

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

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

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

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 Artikel 2 und Anhang II

## TEIL B

**Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung**

(gemäß Artikel 7)

Rechtsakte	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
96/627/EG	29. September 1999	—
2000/63/EG	30. September 2001	—
2006/26/EG	31. Dezember 2006 <sup>(1)</sup>	—

<sup>(1)</sup> Entsprechend 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	Richtlinie 2006/26/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1		Artikel 1
Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1		Artikel 2 Absätze 1 und 4
Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2		—
Artikel 2 Absatz 2		—
	Artikel 5 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
	Artikel 5 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 3
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