

## ΟΔΗΓΙΑ 2009/76/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 13ης Ιουλίου 2009

σχετικά με το ηχητικό επίπεδο που αντιλαμβάνονται οι οδηγοί των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων με τροχούς

(κωδικοποιημένη έκδοση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(1)</sup>,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 251 της συνθήκης<sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 77/311/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Μαρτίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στο ηχητικό επίπεδο που αντιλαμβάνονται οι οδηγοί των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων με τροχούς<sup>(3)</sup> έχει τροποποιηθεί επανειλημμένως<sup>(4)</sup> και ουσιωδώς. Είναι, ως εκ τούτου, σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση της εν λόγω οδηγίας.
- (2) Η οδηγία 77/311/ΕΟΚ συγκαταλέγεται στις επιμέρους οδηγίες για το σύστημα έγκρισης ΕΚ τύπου που προβλεπόταν από την οδηγία 74/150/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Μαρτίου 1974, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην έγκριση των γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, η οποία αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2003/37/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, των ρυμουλκούμενων και των εναλλάξιμων ρυμουλκούμενων μηχανημάτων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενότητων των οχημάτων αυτών<sup>(5)</sup> και θεσπίζει τις τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με το ηχητικό επίπεδο που αντιλαμβάνονται οι οδηγοί. Αυτές οι τεχνικές προδιαγραφές αφορούν την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών ενόψει της εφαρμογής, για κάθε τύπο ελκυστήρα, της διαδικασίας έγκρισης ΕΚ τύπου που προβλέπεται από την οδηγία 2003/37/ΕΚ. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις της οδηγίας 2003/37/ΕΚ σχετικά με τους γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες, τα ρυμουλκούμενά τους και τα εναλλάξιμα ρυμουλκούμενα

μηχανήματα καθώς και τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές ενότητες των οχημάτων εφαρμόζονται στην παρούσα οδηγία.

- (3) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα IV μέρος Β,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

## Άρθρο 1

1. Ως «ελκυστήρας» (γεωργικός ή δασικός) κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας νοείται κάθε μηχανοκίνητο όχημα, με τροχούς ή ερπύστριες, που έχει τουλάχιστον δύο άξονες, του οποίου η λειτουργία έγκειται βασικώς στην ισχύ έλξεώς του και το οποίο είναι ειδικώς σχεδιασμένο για να έλκει, ωθεί, φέρει ή θέτει σε κίνηση ορισμένα εργαλεία, μηχανές ή ρυμουλκούμενα προοριζόμενα για χρήση στη γεωργική ή δασική εκμετάλλευση. Είναι δυνατόν να διαρρυθμισθεί για να μεταφέρει ένα φορτίο και συνοδούς.

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται μόνο στους ελκυστήρες που καθορίζονται στην παράγραφο 1, με ελαστικά και των οποίων η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα περιλαμβάνεται μεταξύ 6 έως 40 km/h.

## Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνηθούν την έγκριση ΕΚ, την εθνική έγκριση, την πώληση, την καταχώριση στα μητρώα ή τη θέση σε κυκλοφορία ενός ελκυστήρα για λόγους που αφορούν στο ηχητικό επίπεδο που αντιλαμβάνεται ο οδηγός, αν το επίπεδο αυτό δεν υπερβαίνει τα ακόλουθα όρια:

— 90 ντεσιμπέλ (Α) μετρούμενα υπό τις προβλεπόμενες στο παράρτημα I συνθήκες, ή

— 86 ντεσιμπέλ (Α) μετρούμενα υπό τις προβλεπόμενες στο παράρτημα II συνθήκες.

2. Όσον αφορά τα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, και για λόγους σχετικούς με το αντικείμενο της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη:

— δεν χορηγούν πλέον έγκριση ΕΚ τύπου,

— δύνανται να αρνούνται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 120 της 16.5.2008, σ. 15.

<sup>(2)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 19ης Φεβρουαρίου 2008, (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2009.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 105 της 28.4.1977, σ. 1.

<sup>(4)</sup> Βλέπε παράρτημα IV μέρος Α.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 171 της 9.7.2003, σ. 1.

3. Όσον αφορά τα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, και για λόγους σχετικούς με το αντικείμενο της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη:

— θεωρούν πλέον μη έγκυρα, για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1, τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που συνοδεύουν τα νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/37/EK,

— δύνανται να αρνούνται την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία αυτών των νέων οχημάτων.

4. Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνηθούν την έγκριση ΕΚ, την εθνική έγκριση, την πώληση, την καταχώριση στα μητρώα ή τη θέση σε κυκλοφορία ενός ελκυστήρα για λόγους που αφορούν στο ηχητικό επίπεδο που αντιλαμβάνεται ο οδηγός, αν το επίπεδο αυτό δεν υπερβαίνει τα ακόλουθα όρια:

— 90 ντεσιμπέλ (Α) μετρούμενα υπό τις προβλεπόμενες στο παράρτημα I συνθήκες, ή

— 86 ντεσιμπέλ (Α) μετρούμενα υπό τις προβλεπόμενες στο παράρτημα II συνθήκες.

#### Άρθρο 3

Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, ως «θάλαμος» νοείται κάθε κατασκευή πραγματοποιούμενη διά της χρήσεως ακάμπτων στοιχείων, διαφανών ή μη, η οποία περικλείει εξ όλων των πλευρών τον οδηγό και τον απομονώνει εκ του εξωτερικού χώρου και η οποία δύναται να παραμένει κλειστή συνεχώς κατά τη διάρκεια της χρήσεως.

#### Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν όλες τις αναγκαίες διατάξεις ώστε τόσο κατά τη διάθεση προς πώληση όσο και κατά τη διαφήμιση να μη χρησιμοποιείται ουδέν στοιχείο το οποίο να προσδίδει στους ελκυστήρες, όσον αφορά στο ηχητικό επίπεδο που αντιλαμβάνεται ο οδηγός, χαρακτηριστικά τα οποία δεν διαδέχονται.

#### Άρθρο 5

Οι αναγκαίες τροποποιήσεις για να προσαρμοσθούν στην τεχνολογική πρόοδο οι προδιαγραφές των παραρτημάτων I, II και III θεσπι-

ζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/37/EK.

#### Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων του εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

#### Άρθρο 7

Η οδηγία 77/311/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με τις πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα IV μέρος Α, καταργείται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα IV μέρος Β.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος V.

#### Άρθρο 8

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2010.

#### Άρθρο 9

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
E. ERLANDSSON

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΣΥΣΚΕΥΗ, ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

## 1. ΜΟΝΑΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΗ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

## 1.1. Μονάς μετρήσεως

Η τιμή  $A$  του ηχητικού επιπέδου  $L_A$  μετράται σε dB, εν συντομογραφία dB(A).

## 1.2. Συσκευή μετρήσεως

Οι μετρήσεις του ηχητικού επιπέδου που αντιλαμβάνονται οι οδηγοί πραγματοποιούνται διά της χρήσεως ενός ηχομέτρου συμφώνου προς τον περιγραφόμενο στη δημοσίευση αριθ. 179, πρώτη έκδοση 1965, τύπο της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής.

Σε περίπτωση μεταβαλλόμενης ένδειξης, πρέπει να λαμβάνονται οι μέσες τιμές των μέγιστων τιμών.

## 2. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

Οι μετρήσεις πραγματοποιούνται υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

2.1. Ο ελκυστήρας πρέπει να είναι άνευ φορτίου, δηλαδή χωρίς προαιρετικά εξαρτήματα αλλά μετά υγρού ψύξεως, λιπαντικών, καυσίμου, εργαλείων και οδηγού. Ο οδηγός δεν πρέπει να φέρει πολύ βαριά ενδύματα ούτε κασκόλ ή καπέλο. Κανένα αντικείμενο ικανό να ασκήσει δράση που διαταράσσει το ηχητικό επίπεδο δεν πρέπει να ευρίσκεται επί του ελκυστήρα.

2.2. Τα ελαστικά πρέπει να είναι φουσκωμένα στην προδιαγραφόμενη από τον κατασκευαστή του ελκυστήρα πίεση αέρα. Ο κινητήρας, η μετάδοση και οι κινητήριοι άξονες πρέπει να ευρίσκονται στην κανονική θερμοκρασία λειτουργίας και τα πτερύγια ψύξεως, αν ο ελκυστήρας είναι εφοδιασμένος με τέτοια πτερύγια, πρέπει να παραμένουν ανοικτά.

2.3. Ο πρόσθετος εξοπλισμός που ενεργοποιείται υπό του κινητήρα ή που ενεργοποιείται κατ' αυτόνομο τρόπο, όπως παραδείγματος χάρη οι υαλοκαθαριστήρες, ο φυσητήρας θερμού αέρα, η υποδοχή λήψεως ενέργειας κ.λπ., πρέπει να τίθεται εκτός κυκλώματος κατά τη διάρκεια των μετρήσεων, αν εκ της φύσεώς του επηρεάζει τη μέτρηση του ηχητικού επιπέδου. Τα όργανα τα οποία κανονικώς περιστρέφονται ταυτοχρόνως με τον κινητήρα, παραδείγματος χάρη ο ανεμιστήρας ψύξεως του κινητήρα, πρέπει να ευρίσκονται σε λειτουργία κατά τη διάρκεια των μετρήσεων.

2.4. Η διαδρομή μετρήσεως πρέπει να ευρίσκεται σε περιοχή ανοικτή και επαρκώς αθόρυβη. Η διαδρομή αυτή δύναται να αποτελείται, παραδείγματος χάρη, από ανοικτή έκταση ακτίνας 50 μέτρων της οποίας το κεντρικό τμήμα πρέπει πρακτικώς να είναι οριζόντιο σε ακτίνα τουλάχιστον 20 μέτρων ή από οριζόντια διαδρομή με ένα συμπαγή διάδρομο, όσο το δυνατόν επίπεδο και χωρίς εγκοπές. Αν είναι δυνατόν, ο διάδρομος πρέπει να είναι καθαρός και στεγνός (παραδείγματος χάρη χωρίς αμμοχάλικο, φυλλώματα, χιόνι κ.λπ.). Κλίσεις και ανωμαλίες δεν είναι δεκτές παρά μόνο αν οι προκαλούμενες υπ' αυτών μεταβολές του ηχητικού επιπέδου περιέχονται εντός των ορίων σφάλματος των συσκευών μετρήσεως.

2.5. Η επένδυση του διαδρόμου κυλίσεως πρέπει να είναι τέτοιας φύσεως ώστε τα ελαστικά να μη προκαλούν υπερβολικό θόρυβο.

2.6. Ο καιρός πρέπει να είναι αίθριος και ο άνεμος ασθενής.

Το περιβάλλον ηχητικό επίπεδο που αντιλαμβάνεται ο οδηγός και το οποίο οφείλεται στον άνεμο ή άλλες ακουστικές πηγές πρέπει να είναι κατώτερο τουλάχιστον κατά 10 dB(A) του ηχητικού επιπέδου του ελκυστήρα.

2.7. Αν για την καταγραφή των μετρήσεων χρησιμοποιείται ένα όχημα, τούτο πρέπει να ρυμουλκείται ή να οδηγείται σε απόσταση επαρκώς απομακρυσμένη από τον ελκυστήρα για να αποφευχθεί κάθε αλληλεπίδραση. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας μετρήσεως, κανένα αντικείμενο που εμποδίζει τη μέτρηση ούτε καμία ανακλαστική επιφάνεια δεν πρέπει να ευρίσκεται σε απόσταση 20 μέτρων εκατέρωθεν της τροχιάς ούτε σε απόσταση 20 μέτρων προς τα εμπρός και προς τα πίσω του οχήματος. Η συνθήκη δύναται να θεωρηθεί ότι πληρούται αν οι προκαλούμενες έτσι μεταβολές του ηχητικού επιπέδου παραμένουν εντός των ορίων σφάλματος: αν όχι, η μέτρηση πρέπει να σταματήσει κατά τη διάρκεια της διαταραχής.

2.8. Όλες οι μετρήσεις της αυτής σειράς πρέπει να πραγματοποιηθούν επί της αυτής διαδρομής.

## 3. ΜΕΘΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

3.1. Το μικρόφωνο τοποθετείται επί της πλευράς σε απόσταση 250 mm από το επίπεδο στο μέσο του καθίσματος, η εκλεγόμενη πλευρά είναι αυτή στην οποία καταγράφεται το πλέον υψηλό ηχητικό επίπεδο.

Η μεμβράνη του μικροφώνου διευθύνεται προς τα εμπρός και το κέντρο του μικροφώνου ευρίσκεται σε απόσταση 790 mm υπεράνω και 150 mm εμπροσθεν του περιγραφόμενου στο παράρτημα III σημείου αναφοράς. Μία υπερβολική δόνηση του μικροφώνου πρέπει να αποφεύγεται.

- 3.2. Για να επιτευχθεί το μέγιστο ηχητικό επίπεδο σε dB(A):
- 3.2.1. Επί των ελκυστήρων των εξοπλισμένων εν σειρά δι' ενός κλειστού θαλάμου, όλα τα ανοίγματα (παραδείγματος χάρι θύρες, παράθυρα κ.λπ.) πρέπει να κλειστούν κατά τη διάρκεια μιας πρώτης σειράς δοκιμών.
- 3.2.1.1. Κατά τη διάρκεια μιας δευτέρας σειράς δοκιμών πρέπει να αφηθούν ανοικτά, υπό την επιφύλαξη ότι, όταν είναι ανοικτά, δεν δημιουργούν κίνδυνο για την οδική κυκλοφορία, όμως τα πτυσσόμενα αλεξίνεμα πρέπει να παραμένουν σε θέση προστασίας.
- 3.2.2. Ο θόρυβος μετράται διά της χρησιμοποίησης της βραδείας αντιδράσεως του ηχομέτρου σε φορτίο το οποίο αντιστοιχεί στον μέγιστο θόρυβο όταν χρησιμοποιείται η μετάδοση που επιτρέπει την πλέον δυνατή προσέγγιση της ταχύτητας των 7,5 km/h προς τα εμπρός.
- Ο μοχλός του επιταχυντή πρέπει να έχει πιεσθεί στο μέγιστο της διαδρομής του. Η αρχή πραγματοποιείται με μηδενικό φορτίο, εν συνεχεία το φορτίο αυξάνεται μέχρι της επιτεύξεως του μέγιστου επιπέδου θορύβου. Σε κάθε αλλαγή φορτίου πρέπει, προ της μετρήσεως, να μεσολαβήσει ο απαραίτητος χρόνος για τη σταθεροποίηση του επιπέδου θορύβου.
- 3.2.3. Ο θόρυβος μετράται διά της χρησιμοποίησης της βραδείας αντιδράσεως του ηχομέτρου στο φορτίο που αντιστοιχεί στο μέγιστο θόρυβο όταν χρησιμοποιείται οιαδήποτε άλλη ταχύτης εκτός της προβλεπόμενης στο σημείο 3.2.2. και για την οποία έχει καταγραφεί ένα ηχητικό επίπεδο ανώτερο τουλάχιστον κατά 1 dB(A) του καταγραφέντος για την ταχύτητα που αναφέρεται στο σημείο 3.2.2.
- Ο μοχλός του επιταχυντή πρέπει να έχει πιεσθεί στο μέγιστο της διαδρομής του. Η αρχή πραγματοποιείται με μηδενικό φορτίο, εν συνεχεία το φορτίο αυξάνεται μέχρι της επιτεύξεως του μέγιστου επιπέδου θορύβου. Σε κάθε αλλαγή φορτίου πρέπει, προ της μετρήσεως, να μεσολαβήσει ο απαραίτητος χρόνος για τη σταθεροποίηση του επιπέδου θορύβου.
- 3.2.4. Ο θόρυβος μετράται στη μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα του ελκυστήρα άνευ φορτίου.
- 3.3. Στο πρακτικό πρέπει να αναγράφονται οι ακόλουθες μετρήσεις του ηχητικού επιπέδου:
- 3.3.1. Όταν χρησιμοποιείται η μετάδοση που επιτρέπει την πλέον δυνατή προσέγγιση της ταχύτητας των 7,5 km/h.
- 3.3.2. Όταν χρησιμοποιείται οιαδήποτε άλλη μετάδοση αν πληρούνται οι αναφερόμενες στο σημείο 3.2.3. συνθήκες.
- 3.3.3. Στη μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα.
4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
- Οι πραγματοποιούμενες μετρήσεις συμφώνως προς τα σημεία 3.2.1., 3.2.2., 3.2.3. και 3.2.4. δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα όρια που ορίζονται στο άρθρο 2.
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## ΣΥΣΚΕΥΗ, ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

## 1. ΜΟΝΑΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΗ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

## 1.1. Μονάς μετρήσεως

Η τιμή A του ηχητικού επιπέδου  $L_A$  μετράται σε dB, εν συντομογραφία dB (A).

## 1.2. Συσκευή μετρήσεως

Οι μετρήσεις του ηχητικού επιπέδου που αντιλαμβάνονται οι οδηγοί πραγματοποιούνται διά της χρήσεως ενός ηχομέτρου συμφώνου προς το περιγραφόμενο στη δημοσίευση Αριθ. 179, πρώτη έκδοση 1965, της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής.

Στην περίπτωση μεταβαλλόμενης ενδείξεως, πρέπει να λαμβάνονται οι μέσες τιμές των μέγιστων τιμών.

## 2. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

Οι μετρήσεις πραγματοποιούνται υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

2.1. Ο ελκυστήρας πρέπει να είναι άνευ φορτίου, δηλαδή άνευ προαιρετικών εξαρτημάτων, αλλά μετά υγρού ψύξεως, λιπαντικών, καυσίμου, εργαλείων και οδηγού. Ο οδηγός αυτός δεν πρέπει να φέρει πολύ βαριά ενδύματα ούτε κασκόλ ή καπέλο. Κανένα αντικείμενο ικανό να ασκήσει μία δράση που διαταράσσει το ηχητικό επίπεδο δεν πρέπει να ευρίσκεται επί του ελκυστήρα.

2.2. Τα ελαστικά πρέπει να είναι φουσκωμένα στην προδιαγραφόμενη από τον κατασκευαστή του ελκυστήρα πίεση αέρος. Ο κινητήρας, η μετάδοση και οι κινητήριοι άξονες πρέπει να ευρίσκονται στην κανονική θερμοκρασία λειτουργίας και τα πτερύγια ψύξεως, αν ο ελκυστήρας είναι εφοδιασμένος με τέτοια πτερύγια, πρέπει να παραμένουν ανοικτά.

2.3. Ο πρόσθετος εξοπλισμός που ενεργοποιείται υπό του κινητήρα ή που ενεργοποιείται κατ' αυτόνομο τρόπο, παραδείγματος χάρη οι υαλοκαθαριστήρες, ο φουσητήρας θερμού αέρος, η υποδοχή λήψεως ενέργειας κ.λπ., πρέπει να τίθεται εκτός κυκλώματος κατά τη διάρκεια των μετρήσεων αν εκ της φύσεώς του επηρεάζει τη μέτρηση του ηχητικού επιπέδου. Τα όργανα τα οποία κανονικώς περιστρέφονται ταυτοχρόνως με τον κινητήρα, παραδείγματος χάρη ο ανεμιστήρας ψύξεως του κινητήρα, πρέπει να ευρίσκονται σε λειτουργία κατά τη διάρκεια των μετρήσεων.

2.4. Η διαδρομή μετρήσεως πρέπει να ευρίσκεται σε περιοχή ανοικτή και επαρκώς αθόρυβη. Η διαδρομή αυτή δύναται να αποτελείται, παραδείγματος χάρη, από ανοικτή έκταση ακτίνας 50 μέτρων της οποίας το κεντρικό τμήμα πρέπει πρακτικώς να είναι οριζόντιο σε ακτίνα τουλάχιστον 20 μέτρων ή από οριζόντια διαδρομή με ένα συμπαγή διάδρομο, όσο το δυνατόν επίπεδο και χωρίς εγχοπές. Αν είναι δυνατόν, ο διάδρομος πρέπει να είναι καθαρός και στεγνός (παραδείγματος χάρη χωρίς αμμοχάλικο, φυλλώματα, χιόνι κ.λπ.). Κλίσεις και ανωμαλίες δεν είναι δεκτές παρά μόνο αν οι προκαλούμενες υπ' αυτών μεταβολές του ηχητικού επιπέδου περιέχονται εντός των ορίων σφάλματος των συσκευών μετρήσεως.

2.5. Η επένδυση του διαδρόμου κυλίσεως πρέπει να είναι τέτοιας φύσεως ώστε τα ελαστικά να μην προκαλούν υπερβολικό θόρυβο.

2.6. Ο καιρός πρέπει να είναι αίθριος και ο άνεμος ασθενής.

Το περιβάλλον ηχητικό επίπεδο που αντιλαμβάνεται ο οδηγός και το οποίο οφείλεται στον άνεμο ή άλλες ακουστικές πηγές πρέπει να είναι κατώτερο τουλάχιστον κατά 10 dB (A) του ηχητικού επιπέδου του ελκυστήρα.

2.7. Αν για την καταγραφή των μετρήσεων χρησιμοποιείται ένα όχημα, τούτο πρέπει να ρυμουλκείται ή να οδηγείται σε απόσταση επαρκώς απομακρυσμένη του ελκυστήρα, για να αποφευχθεί κάθε αλληλεπίδραση. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας μετρήσεως, κανένα αντικείμενο που εμποδίζει τη μέτρηση ούτε καμία ανακλαστική επιφάνεια δεν πρέπει να ευρίσκεται σε απόσταση 20 μέτρων εκατέρωθεν της τροχιάς ούτε σε απόσταση 20 μέτρων προς τα εμπρός και προς τα πίσω του οχήματος. Η συνθήκη δύναται να θεωρηθεί ότι πληρούται, αν οι τοιουτοτρόπως προκαλούμενες μεταβολές του ηχητικού επιπέδου παραμένουν εντός των ορίων σφάλματος: αν όχι, η μέτρηση πρέπει να σταματήσει κατά τη διάρκεια της διαταραχής.

2.8. Όλες οι μετρήσεις της αυτής σειράς πρέπει να πραγματοποιηθούν επί της αυτής διαδρομής.

## 3. ΜΕΘΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

3.1. Το μικρόφωνο τοποθετείται επί της πλευράς σε απόσταση 250 mm από το επίπεδο στο μέσο του καθίσματος, η εκλεγόμενη πλευρά είναι αυτή στην οποία καταγράφεται το πλέον υψηλό ηχητικό επίπεδο.

Η μεμβράνη του μικροφώνου διευθύνεται προς τα εμπρός και το κέντρο του μικροφώνου ευρίσκεται σε απόσταση 790 mm υπεράνω και 150 mm εμπροσθεν του περιγραφόμενου στο παράρτημα III σημείου αναφοράς. Μία υπερβολική δόνηση του μικροφώνου πρέπει να αποφεύγεται.

- 3.2. Για να επιτευχθεί το ηχητικό επίπεδο, πρέπει να ακολουθηθεί η ακόλουθη διαδικασία:
- 3.2.1. Είναι σκόπιμο να κινηθεί ο ελκυστήρας επί της αυτής διαδρομής και τουλάχιστον τρεις φορές με την ίδια ταχύτητα δοκιμής επί 10 τουλάχιστον δευτερόλεπτα.
- 3.2.2. Επί των ελκυστήρων των εξοπλισμένων εν σειρά δι' ενός κλειστού θαλάμου, όλα τα ανοίγματα (παραδείγματος χάρη θύρες, παράθυρα κ.λπ.), πρέπει να κλεισθούν κατά τη διάρκεια μιας πρώτης σειράς δοκιμών.
- 3.2.2.1. Κατά τη διάρκεια μιας δεύτερης σειράς δοκιμών πρέπει να αφεθούν ανοικτά, υπό την επιφύλαξη ότι, όταν είναι ανοικτά, δεν δημιουργούν κίνδυνο για την οδική κυκλοφορία, όμως τα πτυσσόμενα αλεξίνεμα πρέπει να παραμένουν σε θέση προστασίας.
- 3.2.3. Ο θόρυβος μετράται όταν ο κινητήρας λειτουργεί με το μέγιστο αριθμό στροφών διά της χρησιμοποίησεως της βραδείας αντιδράσεως του ηχομέτρου, δηλαδή στην ταχύτητα η οποία, στην περίπτωση της ονομαστικής περιστροφής του κινητήρα, είναι η εγγυτέρα των 7,5 km/h. Κατά τη διάρκεια της μετρήσεως ο ελκυστήρας πρέπει να κυκλοφορεί άνευ φορτίου.
4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
- Οι πραγματοποιούμενες μετρήσεις συμφώνως προς τα σημεία 3.2.2. και 3.2.3. δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα όρια που ορίζονται στο άρθρο 2.
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ

## 1. ΟΡΙΣΜΟΣ

- 1.1. Το σημείο αναφοράς του καθίσματος (S) είναι το σημείο τομής που κείται στο διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο μεταξύ του εφαπτομενικού επιπέδου στο κατώτερο τμήμα του ερεισίνωτου και ενός οριζοντίου επιπέδου. Αυτό το οριζόντιο επίπεδο τέμνει την κατώτερη επιφάνεια της έδρας του καθίσματος σε απόσταση 150 mm εμπροσθεν του σημείου αναφοράς του καθίσματος.

## 2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ

- 2.1. Το σημείο αναφοράς του καθίσματος επιτυγχάνεται διά της χρησιμοποίησης της διατάξεως που παρουσιάζεται στις εικόνες 1 και 2 του συμπληρωματικού παραρτήματος του παρόντος παραρτήματος, η οποία επιτρέπει την απομίμηση της καταλήψεως του καθίσματος υπό του οδηγού.
- 2.2. Το κάθισμα πρέπει να ρυθμισθεί στην κεντρική θέση της κατακόρυφης ρύθμισης· η ρύθμιση αυτή είναι ανεξάρτητη της οριζόντιας ρύθμισης. Για τον προσδιορισμό της προβλεπόμενης στο σημείο 3 των παραρτημάτων Ι και ΙΙ θέσεως τοποθέτησεως του μικροφώνου, το κάθισμα πρέπει να ευρίσκεται στην κεντρική θέση της οριζόντιας ρύθμισης ή το πλησιέστερο δυνατό προς τη θέση αυτή.

## 3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΣ

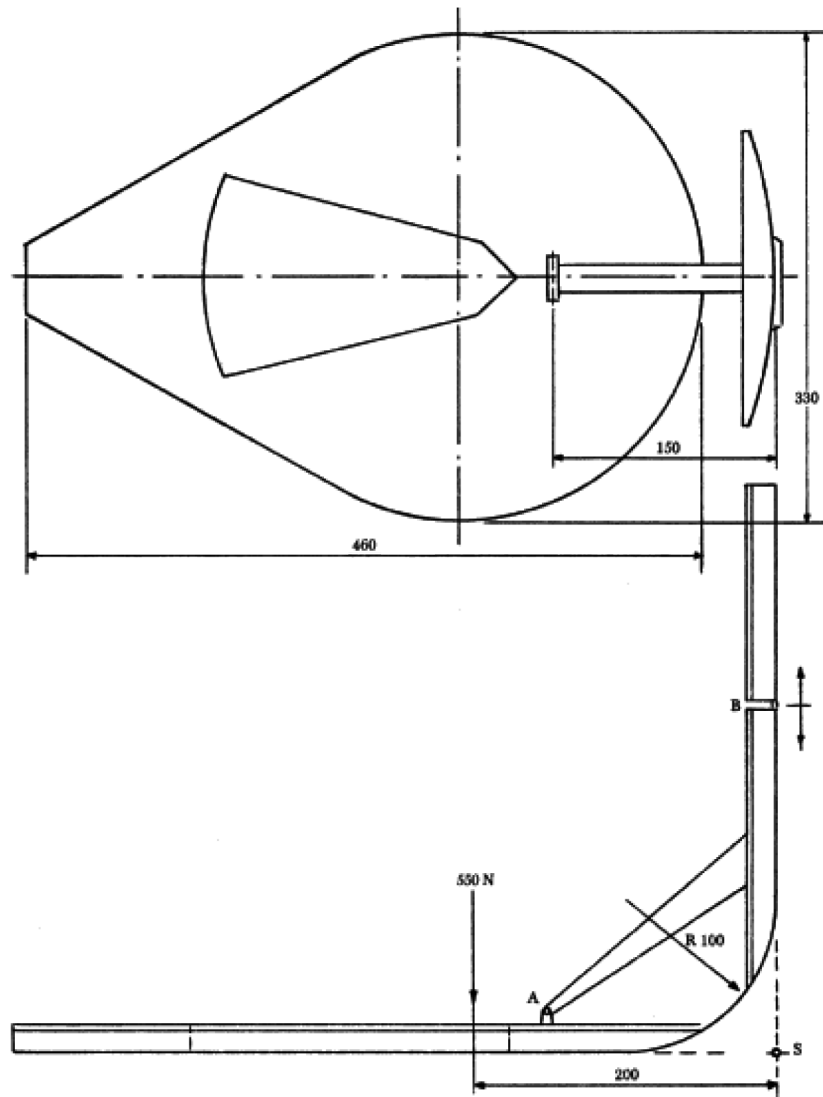
- 3.1. Η προβλεπόμενη στο σημείο 2.1. διάταξη αποτελείται από μια σανίδα για την έδρα του καθίσματος και εκ δύο σανίδων για το ερεισίνωτο.
- 3.2. Η κατώτερη σανίδα του ερεισίνωτου αρθρώνεται στο επίπεδο του ισχίου (Α) και των νεφρών (Β), και πρέπει επίσης να είναι δυνατή ρύθμιση καθ' ύψος (βλέπε εικόνα 2) στο επίπεδο (Β).

## 4. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΣ

Η διάταξη τοποθετείται διά του ακόλουθου τρόπου:

- 4.1. Η διάταξη εγκαθίσταται επί του καθίσματος.
- 4.2. Εφαρμόζεται δύναμη 550 N σε απόσταση 50 mm εμπροσθεν της αρθρώσεως (Α) και οι δύο προβλεπόμενες για το ερεισίνωτο σανίδες, ωθούνται ελαφρώς και εφαπτομενικώς προς αυτό.
- 4.3. Αν δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί επακριβώς η εφαπτομένη στο κατώτερο τμήμα του ερεισίνωτου, η κατωτέρα προβλεπόμενη σανίδα για το ερεισίνωτο ωθείται ελαφρώς προς αυτό.
- 4.4. Όταν η ανάρτηση του καθίσματος δύναται να ρυθμισθεί συναρτήσει του βάρους του οδηγού, η ρύθμιση πραγματοποιείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε το κάθισμα να ευρίσκεται σε ίση απόσταση από τις δύο ακρότατες θέσεις.

## Προσάρτημα

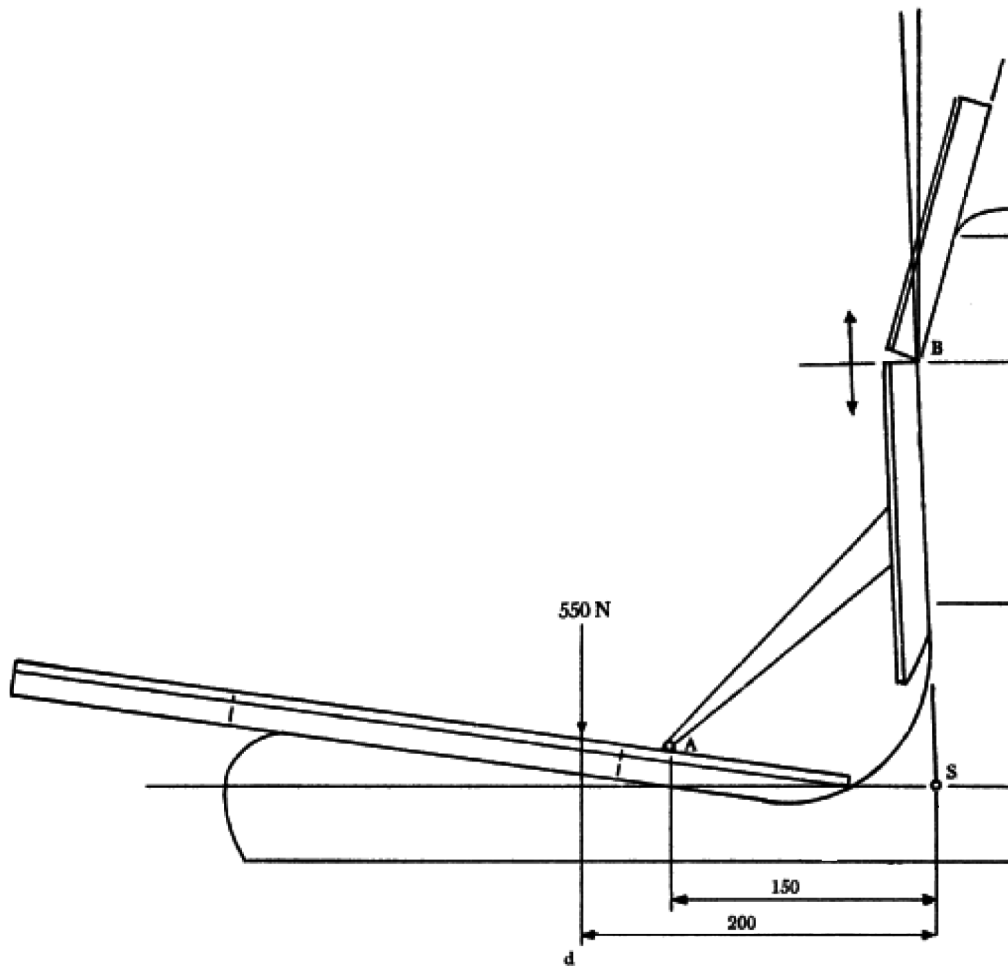


(Διαστάσεις σε χιλιοστόμετρα)

Εικόνα 1

Διάταξη για τον προσδιορισμό του σημείου αναφοράς του καθίσματος





(Διαστάσεις σε χιλιοστόμετρα)

Εικόνα 2

Διάταξη για τον προσδιορισμό του σημείου αναφοράς του καθίσματος

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

## ΜΕΡΟΣ Α

## Καταργούμενη οδηγία με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεών της

(κατά το άρθρο 7)

Οδηγία 77/311/ΕΟΚ του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 105 της 28.4.1977, σ. 1).

Οδηγία 82/890/ΕΟΚ του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 378 της 31.12.1982, σ. 45).

Οδηγία 97/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 277 της 10.10.1997, σ. 24).

Απόφαση 96/627/ΕΚ της Επιτροπής  
(ΕΕ L 282 της 1.11.1996, σ. 72).

Απόφαση 2000/63/ΕΚ της Επιτροπής  
(ΕΕ L 22 της 27.1.2000, σ. 66).

Οδηγία 2006/26/ΕΚ της Επιτροπής  
(ΕΕ L 65 της 7.3.2006, σ. 22).

Μόνον όσον αφορά τις αναφορές στην οδηγία 77/311/ΕΟΚ που περιέχονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1

Μόνον όσον αφορά τις αναφορές στην οδηγία 77/311/ΕΟΚ που περιέχονται στο άρθρο 1 πρώτη περίπτωση

Μόνον το άρθρο 2 και το παράρτημα II

## ΜΕΡΟΣ Β

## Κατάλογος καταληκτικών ημερομηνιών ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής

(κατά το άρθρο 7)

Οδηγία	Λήξη προθεσμίας ενσωμάτωσης	Ημερομηνία εφαρμογής
77/311/ΕΟΚ	1 Οκτωβρίου 1978	—
82/890/ΕΟΚ	22 Ιουνίου 1984	—
97/54/ΕΚ	22 Σεπτεμβρίου 1998	23 Σεπτεμβρίου 1998
96/627/ΕΚ	29 Σεπτεμβρίου 1999	—
2000/63/ΕΚ	30 Σεπτεμβρίου 2001	—
2006/26/ΕΚ	31 Δεκεμβρίου 2006 <sup>(1)</sup>	—

(<sup>1</sup>) Σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2006/26/ΕΚ:

«1. Με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2007, όσον αφορά τα οχήματα που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται αντίστοιχα στις οδηγίες 74/151/ΕΟΚ, 78/933/ΕΟΚ, 77/311/ΕΟΚ και 89/173/ΕΟΚ, όπως τροποποιούνται από την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη δεν μπορούν, για λόγους σχετικούς με το αντικείμενο της οικείας οδηγίας:

α) να αρνηθούν τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ τύπου ή τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου·  
β) να απαγορεύσουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία τέτοιου οχήματος.

2. Με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2007, όσον αφορά τα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται αντίστοιχα στις οδηγίες 74/151/ΕΟΚ, 78/933/ΕΟΚ, 77/311/ΕΟΚ και 89/173/ΕΟΚ, όπως τροποποιούνται από την παρούσα οδηγία, και για λόγους σχετικούς με το αντικείμενο της οικείας οδηγίας, τα κράτη μέλη:

α) δεν χορηγούν πλέον έγκριση ΕΚ τύπου·  
β) δύνανται να αρνούνται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου.

3. Με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2009, όσον αφορά τα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται αντίστοιχα στις οδηγίες 74/151/ΕΟΚ, 78/933/ΕΟΚ, 77/311/ΕΟΚ και 89/173/ΕΟΚ, όπως τροποποιούνται από την παρούσα οδηγία, και για λόγους σχετικούς με το αντικείμενο της οικείας οδηγίας, τα κράτη μέλη:

α) θεωρούν πλέον μη έγκυρα, για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1, τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που συνοδεύουν τα νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/37/ΕΚ·  
β) δύνανται να αρνούνται την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία αυτών των νέων οχημάτων».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

## Πίνακας Αντιστοιχίας

Οδηγία 77/311/ΕΟΚ	Οδηγία 2006/26/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1		Άρθρο 1
Άρθρο 2 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο		Άρθρο 2 παράγραφοι 1 και 4
Άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο		—
Άρθρο 2 παράγραφος 2		—
	Άρθρο 5 παράγραφος 2	Άρθρο 2 παράγραφος 2
	Άρθρο 5 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3
Άρθρα 3, 4 και 5		Άρθρα 3, 4 και 5
Άρθρο 6 παράγραφος 1		—
Άρθρο 6 παράγραφος 2		Άρθρο 6
—		Άρθρο 7
—		Άρθρο 8
Άρθρο 7		Άρθρο 9
Παράρτημα I		Παράρτημα I
Παράρτημα II		Παράρτημα II
Παράρτημα III		Παράρτημα III
—		Παράρτημα IV
—		Παράρτημα V