

## RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2009/63/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 13. Juli 2009

## über bestimmte Bestandteile und Merkmale 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 74/151/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über bestimmte Bestandteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern <sup>(3)</sup> wurde mehrfach und erheblich geändert <sup>(4)</sup>. Aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit empfiehlt es sich daher, sie zu kodifizieren.

(2) Bei der Richtlinie 74/151/EWG handelt es sich um eine Einzelrichtlinie des durch die Richtlinie 74/150/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für land- oder 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- oder 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 EG-Typgenehmigungssystemen, sie enthält technische Vorschriften über das Design und die Beschaffenheit von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen im Hinblick auf, unter anderem, die zulässige Gesamtmasse, die Anbringungsstellen und die Anbringung der amtlichen Kennzeichen an der Rückseite, die Behälter für flüssigen Kraftstoff, die Belastungsgewichte, die Vorrichtungen für Schallzeichen, den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung (Schalldämpfer). 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 und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge auf diese Richtlinie Anwendung.

(3) Diese Richtlinie sollte die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang VII 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) Als (land- oder forstwirtschaftliche) Zugmaschine gelten alle Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Raupenketten mit wenigstens zwei Achsen, deren Funktion im Wesentlichen in der Zugleistung besteht und die eigens 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.

<sup>(1)</sup> ABl. C 161 vom 13.7.2007, S. 36.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 19. Juni 2007 (ABl. C 146 E vom 12.6.2008, S. 74) und Beschluss des Rates vom 22. Juni 2009.

<sup>(3)</sup> ABl. L 84 vom 28.3.1974, S. 25.

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

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

## Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen die Erteilung einer EG-Typgenehmigung oder einer Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Zugmaschinentyp aus Gründen die sich auf die folgenden Bestandteile und Merkmale beziehen, nicht verweigern, wenn diese den Vorschriften der Anhänge I bis VI entsprechen:

- die zulässige Gesamtmasse,
- die Anbringungsstellen und die Anbringung der amtlichen Kennzeichen an der Rückseite,
- die Behälter für flüssigen Kraftstoff,
- die Belastungsgewichte,
- die Vorrichtungen für Schallzeichen,
- der zulässige Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung (Schalldämpfer).

(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.

(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.

## Artikel 3

Die Mitgliedstaaten dürfen die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Benutzung der Zugmaschinen nicht aus Gründen verweigern oder verbieten, die deren in Artikel 2 Ab-

satz 1 genannte Bestandteile und Merkmale betreffen, wenn diese den Vorschriften der Anhänge I bis VI entsprechen.

## Artikel 4

Die Änderungen, die zur Anpassung der Vorschriften der Anhänge I bis VI außer denjenigen der Nummern 1.1 und 1.4.1.2 des Anhangs VI an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem in Artikel 20 Absatz 3 der Richtlinie 2003/37/EG genannten Verfahren erlassen.

## Artikel 5

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

## Artikel 6

Die Richtlinie 74/151/EWG, in der Fassung der in Anhang VII Teil A aufgeführten Richtlinien, wird unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang VII 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 VIII zu lesen.

## Artikel 7

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2010.

## Artikel 8

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 13. Juli 2009.

Im Namen des Europäischen  
Parlaments

Der Präsident  
H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident  
E. ERLANDSSON

## ANHANG I

**ZULÄSSIGE GESAMTMASSE**

1. Die vom Hersteller angegebene technisch zulässige Gesamtmasse wird von der zuständigen Behörde als zulässige Gesamtmasse unter dem Vorbehalt übernommen, dass
  - 1.1. die von der Behörde durchgeführten Kontrollen, namentlich der Bremsanlagen und der Lenkung, zufrieden stellend verlaufen;
  - 1.2. die zulässige Gesamtmasse und die zulässige Achslast dürfen für die jeweilige Fahrzeugklasse die in Tabelle 1 angegebenen Werte nicht überschreiten.

Tabelle 1

**Für die einzelnen Fahrzeugklassen zulässige Gesamtmasse und Achslast**

| Fahrzeugklasse | Zahl der Achsen | Zulässige Gesamtmasse<br>(t) | Zulässige Achslast        |                                 |
|----------------|-----------------|------------------------------|---------------------------|---------------------------------|
|                |                 |                              | Angetriebene Achse<br>(t) | Nicht angetriebene Achse<br>(t) |
| T1, T2, T4.1   | 2               | 18 (beladen)                 | 11,5                      | 10                              |
|                | 3               | 24 (beladen)                 | 11,5                      | 10                              |
| T3             | 2 oder 3        | 0,6 (leer)                   | <sup>(a)</sup>            | <sup>(a)</sup>                  |
| T4.3           | 2, 3 oder 4     | 10 (beladen)                 | <sup>(a)</sup>            | <sup>(a)</sup>                  |

<sup>(a)</sup> Es ist nicht erforderlich, für die Fahrzeugklassen T3 und T4.3 zulässige Achslasten festzulegen, da ihre Leermasse und ihre zulässige Gesamtmasse bereits durch ihre Definition beschränkt sind.

2. Unabhängig vom Beladungszustand der Zugmaschine darf die auf die Räder der Vorderachse übertragene Last nicht geringer sein als 20 % der Leermasse der Zugmaschine.

## ANHANG II

**1. FORM UND ABMESSUNGEN DER ANBRINGUNGSSTELLEN FÜR DIE AMTLICHEN KENNZEICHEN AN DER RÜCKSEITE**

Die Anbringungsstellen bilden eine ebene oder nahezu ebene rechteckige Fläche, die mindestens die folgenden Abmessungen aufweist:

— Länge: 255 oder 520 mm,

— Breite: 165 oder 120 mm.

Bei der Wahl ist den in den jeweiligen Mitgliedstaaten geltenden Abmessungen Rechnung zu tragen.

**2. LAGE DER ANBRINGUNGSSTELLEN UND ANBRINGUNG DER KENNZEICHEN**

Die Anbringungsstellen sind so zu gestalten, dass sachgemäß angebrachte Kennzeichen folgende Merkmale aufweisen:

**2.1. Lage des Kennzeichenschildes im Verhältnis zur Breite des Fahrzeugs**

Die Mitte des Kennzeichenschildes darf nicht rechts von der Längssymmetrieebene der Zugmaschine liegen.

Der linke seitliche Rand des Kennzeichenschildes darf nicht weiter links liegen als die parallel zur Längssymmetrieebene der Zugmaschine verlaufende senkrechte Ebene bzw. als der Punkt, an dem der Zugmaschinenquerschnitt, Breite über alles, die größte Ausdehnung erreicht.

**2.2. Stellung des Kennzeichens im Verhältnis zur Längssymmetrieebene der Zugmaschine**

Das Kennzeichen steht senkrecht oder fast senkrecht zur Symmetrieebene der Zugmaschine.

**2.3. Stellung des Kennzeichens im Verhältnis zur Senkrechten**

Das Kennzeichen steht senkrecht; Abweichungen bis zu 5° sind zulässig. Soweit es auf Grund der Form der Zugmaschine erforderlich ist, kann das Kennzeichen jedoch auch gegenüber der Senkrechten geneigt sein, und zwar:

2.3.1. um höchstens 30°, wenn die Seite mit der Zulassungsnummer nach oben geneigt ist und der Abstand zwischen dem oberen Rand des Kennzeichens und der Fahrbahn nicht mehr als 1,2 m beträgt;

2.3.2. um höchstens 15°, wenn die Seite mit der Zulassungsnummer nach unten geneigt ist und der Abstand zwischen dem oberen Rand des Kennzeichens und der Fahrbahn mehr als 1,2 m beträgt.

**2.4. Abstand des Kennzeichens von der Fahrbahn**

Der Abstand zwischen dem unteren Rand des Kennzeichenschildes und der Fahrbahn beträgt mindestens 0,3 Meter; der Abstand zwischen dem oberen Rand des Kennzeichenschildes und der Fahrbahn beträgt höchstens 4 Meter.

**2.5. Bestimmung des Abstands des Kennzeichens von der Fahrbahn**

Die in den Nummern 2.3 und 2.4 genannten Abstände werden an der leeren Zugmaschine gemessen.

---

## ANHANG III

**BEHÄLTER FÜR FLÜSSIGEN KRAFTSTOFF**

1. Kraftstoffbehälter müssen korrosionsfest hergestellt sein. Sie müssen den vom Hersteller vorgenommenen Prüfungen auf Dichtheit bei doppeltem relativem Betriebsdruck, mindestens jedoch bei einem Druck von 0,3 bar genügen. Auftretender Überdruck oder den Betriebsdruck übersteigender Druck muss sich durch geeignete Vorrichtungen (Öffnungen, Sicherheitsventile und dergleichen) selbsttätig ausgleichen. Be- und Entlüftungsöffnungen sind gegen Flammendurchschlag zu sichern. Kraftstoff darf durch den Behälterverschluss oder durch die zum Ausgleich von Überdruck bestimmten Vorrichtungen auch bei völlig umgestürztem Behälter nicht austreten; ein Austropfen ist zulässig.
2. Kraftstoffbehälter müssen so eingebaut sein, dass sie bei Stößen von vorn oder von hinten geschützt sind; in der Nähe des Kraftstoffbehälters dürfen keine vorspringenden Teile, scharfen Kanten usw. vorhanden sein.

Die Kraftstoffzufuhrleitungen und der Einfüllstutzen müssen außerhalb des Fahrerhauses eingebaut sein.

## ANHANG IV

**BELASTUNGSGEWICHTE**

Muss eine Zugmaschine mit Belastungsgewichten versehen werden, damit sie den übrigen Vorschriften für die EG-Typgenehmigung entspricht, so müssen diese Belastungsgewichte vom Hersteller der Zugmaschine geliefert werden, für die Anbringung an der Zugmaschine geeignet sein und das Zeichen der Herstellerfirma der Zugmaschine sowie auf  $\pm 5\%$  genau die Angabe ihrer Masse in Kilogramm tragen. Die vorderen Belastungsgewichte, die häufig abgenommen und aufgesetzt werden müssen, sind mit Handgriffen zu versehen, die einen Sicherheitsabstand von mindestens 25 mm aufweisen. Die Belastungsmassen müssen so aufgesetzt werden, dass sie sich (beispielsweise bei einem Umschlagen der Zugmaschine) nicht aus Versehen lösen.

## ANHANG V

## VORRICHTUNG FÜR SCHALLZEICHEN

1. Die Vorrichtung für Schallzeichen muss mit dem EG-Prüfzeichen versehen sein, das in der Richtlinie 70/388/EWG des Rates vom 27. Juli 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Vorrichtungen für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen <sup>(1)</sup> vorgesehen ist.
2. **Eigenschaften der in einer Zugmaschine eingebauten Vorrichtung für Schallzeichen**
  - 2.1 Akustische Prüfung

Die Prüfung der Eigenschaften einer in einer Zugmaschine eingebauten Vorrichtung für Schallzeichen wird bei der Erteilung der Typgenehmigung für diesen Zugmaschinentyp wie folgt durchgeführt:

    - 2.1.1. Der Schalldruck der an der Zugmaschine angebauten Vorrichtung für Schallzeichen wird in einer Entfernung von 7 m vor der auf einer freien Fläche mit einer möglichst glatten Oberfläche aufgestellten Zugmaschine bei abgestelltem Motor gemessen. Die effektive Spannung muss den Vorschriften unter Nummer 1.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 70/388/EWG entsprechen.
    - 2.1.2. Die Messungen werden nach der Bewertungskurve A der Normen der Internationalen Elektrotechnischen Kommission durchgeführt.
    - 2.1.3. Der höchste Schalldruck wird in einem 0,5 bis 1,5 m über dem Boden liegenden Bereich ermittelt.
    - 2.1.4. Der Höchstwert des Geräuschpegels muss mindestens 93 dB(A) und höchstens 112 dB(A) betragen.

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 176 vom 10.8.1970, S. 12.

## ANHANG VI

## 1. ZULÄSSIGER GERÄUSCHPEGEL

## 1.1. Grenzwerte

Der Geräuschpegel der unter Artikel 1 dieser Richtlinie fallenden Zugmaschinen darf unter den in diesem Anhang aufgeführten Bedingungen nachstehende Grenzwerte nicht übersteigen:

- 89 dB(A) bei Zugmaschinen mit einem Leergewicht von mehr als 1,5 Tonnen,
- 85 dB(A) bei Zugmaschinen mit einem Leergewicht von nicht mehr als 1,5 Tonnen.

## 1.2. Messgeräte

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

## 1.3. Messbedingungen

Die Messungen werden an der leeren Zugmaschine in einer freien und möglichst geräuschlosen Umgebung [Störgeräusche und Windgeräusche mindestens um 10 dB(A) unter dem zu messenden Geräusch] durchgeführt.

Als Messort eignet sich zum Beispiel eine freie Fläche von 50 m Halbmesser, deren mittlerer Teil über mindestens 20 m Halbmesser praktisch horizontal verlaufen und mit einer Decke aus Beton, Asphalt oder ähnlichem Material versehen sein muss; er darf nicht mit Pulverschnee, lockerer Erde oder Asche bedeckt oder mit hohem Gras bewachsen sein.

Die Fahrbahndecke muss so beschaffen sein, dass die Fahrzeugbereifung kein übermäßiges Geräusch erzeugt. Diese Bedingung gilt nur für die Geräuschemessung an fahrenden Zugmaschinen.

Die Messungen sind bei klarem Wetter und schwachem Wind vorzunehmen. Außer dem Beobachter, der das Messgerät abliest, darf sich niemand in der Nähe der Zugmaschine oder des Mikrophons befinden, da die Anwesenheit von Zuschauern die Ablesungen beträchtlich beeinflussen kann, vor allem wenn sie sich in der Nähe der Zugmaschine oder des Mikrophons aufhalten. Starke Zeigerausschläge, die offensichtlich ohne Zusammenhang mit dem allgemeinen Geräuschpegel sind, werden bei der Ablesung nicht in Betracht gezogen.

## 1.4. Messmethode

## 1.4.1. Messung des Fahrgeräusches (für die Typgenehmigung)

Es werden mindestens zwei Messungen auf beiden Seiten der Zugmaschine durchgeführt. Zur Einstellung der Messeinrichtung können Vormessungen durchgeführt werden, die jedoch nicht berücksichtigt werden.

Das Mikrophon wird in 1,2 m Höhe über dem Boden und in 7,5 m Entfernung von der Achse CC der Zugmaschine aufgestellt; diese Entfernung wird auf der Senkrechten PP' zu dieser Achse gemessen (Abbildung 1).

Auf der Versuchspiste werden jeweils 10 m vor und hinter der Linie PP' zwei zu dieser Linie parallele Linien AA' und BB' gezeichnet. Die Zugmaschine wird mit gleichförmiger Geschwindigkeit unter den nachstehenden Bedingungen an die Linie AA' herangefahren. In diesem Augenblick wird die Gasdrossel so schnell, wie es praktisch möglich ist, voll geöffnet und in dieser Stellung gehalten, bis das Heck der Zugmaschine (1) die Linie BB' überschritten hat, wonach die Gasdrossel so rasch wie möglich geschlossen wird.

Als Messergebnis gilt die dabei festgestellte größte Lautstärke.

## 1.4.1.1. Die Versuchsgeschwindigkeit soll gleich drei Viertel der Höchstgeschwindigkeit betragen, welche man im höchsten Getriebe auf Straßen erreichen kann.

## 1.4.1.2. Auswertung der Ergebnisse

## 1.4.1.2.1. Um den Ungenauigkeiten der Messgeräte Rechnung zu tragen, gilt als Messergebnis der am Gerät abgelesene um 1 dB(A) verringerte Wert.

## 1.4.1.2.2. Die Messergebnisse werden als gültig angesehen, wenn der Unterschied zweier auf derselben Seite der Zugmaschine vorgenommener aufeinanderfolgender Messungen 2 dB(A) nicht übersteigt.

## 1.4.1.2.3. Als Prüfergebnis gilt das höchste Messergebnis. Übersteigt dieser Wert den zulässigen Grenzwert für die betreffende Zugmaschinengruppe um höchstens 1 dB(A), so sind zwei weitere Messungen durchzuführen. Hierbei müssen drei der vier Messergebnisse innerhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte liegen.

(1) Bei Zugmaschinen mit Anhänger wird der Anhänger hinsichtlich des Überfahrens der Linie BB' nicht berücksichtigt.

## Anordnung für die Messung des Fahrgeräuschs

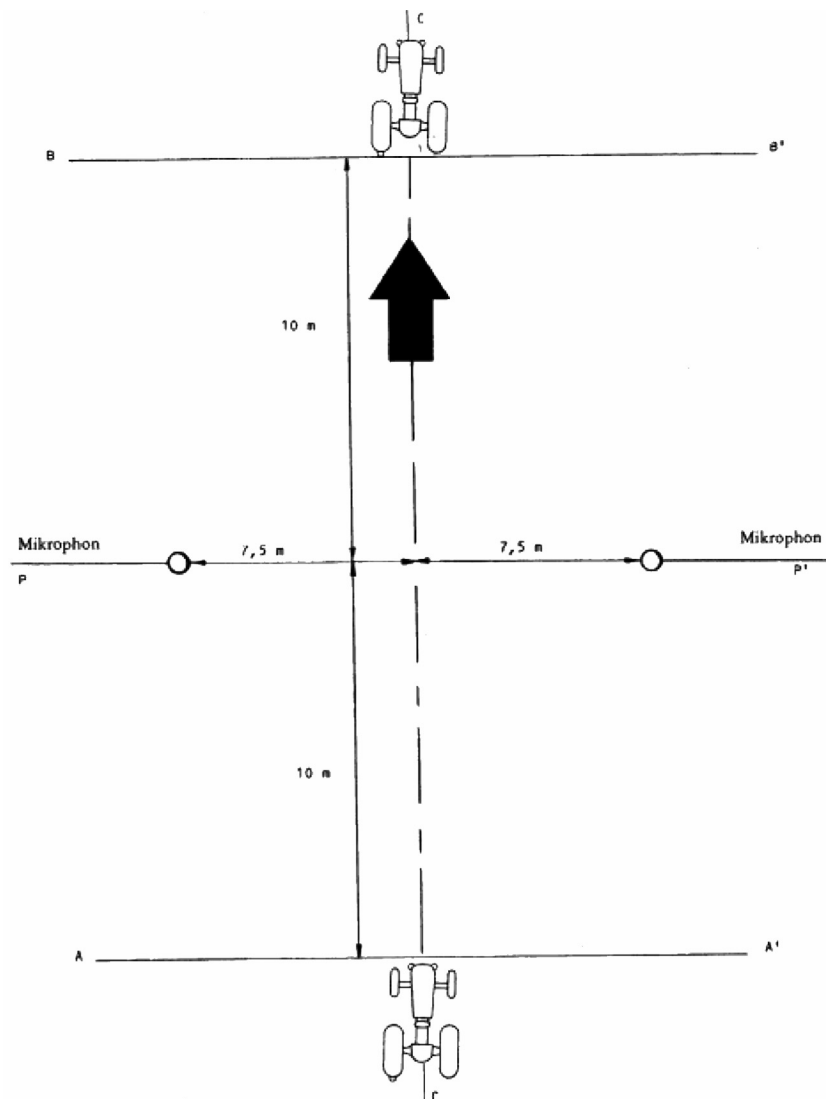


Abbildung 1

1.4.2. Messung des Standgeräusches (nicht für die Typgenehmigung, muss jedoch festgehalten werden)

1.4.2.1. Aufstellung des Lautstärke-Messgeräts

Der Messpunkt ist der in Abbildung 2 angegebene Punkt x, der sich in 7 m Entfernung von der nächstliegenden Fläche der Zugmaschine befindet.

Das Mikrophon ist in 1,2 m Höhe über der Fahrbahn anzuordnen.

1.4.2.2. Anzahl der Messungen

Es sind mindestens zwei Messungen durchzuführen.

1.4.2.3. Betriebszustand der Zugmaschine bei der Prüfung

Zugmaschinenmotoren ohne Drehzahlregler werden mit einer Drehzahl betrieben, die drei Vierteln der vom Hersteller angegebenen Höchstleistungsdrehzahl entspricht. Die Messung der Motordrehzahl wird mit einem unabhängigen Gerät festgestellt, z. B. mit einem Rollenprüfstand und einem Tachometer. Motoren mit Drehzahlregler, die verhindern, dass der Motor die seiner Höchstleistung entsprechende Drehzahl überschreitet, werden auf die nach dem Drehzahlregler höchstzulässige Drehzahl gebracht.

Vor Beginn der Messungen wird der Motor auf normale Betriebstemperatur gebracht.



#### 1.4.2.4. Auswertung der Ergebnisse

Im Prüfbericht sind alle Ablesungen der Lautstärke festzuhalten.

Soweit möglich ist auch anzugeben, nach welchem Verfahren die Motorleistung berechnet worden ist. Ferner ist der Beladungszustand der Zugmaschine im Prüfbericht anzugeben.

Die Messergebnisse werden als gültig angesehen, wenn der Unterschied zweier auf derselben Seite der Zugmaschine vorgenommener aufeinanderfolgender Messungen 2 dB(A) nicht übersteigt.

Als Messergebnis gilt der höchste Messwert.

#### Anordnung für die Messung des Standgeräuschs

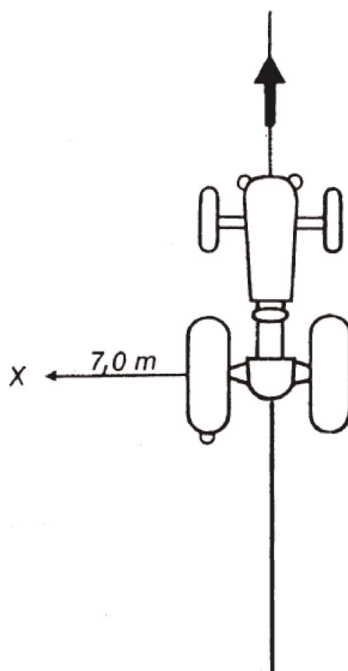


Abbildung 2

## 2. AUSPUFFVORRICHTUNG (SCHALLDÄMPFER)

- 2.1. Ist die Zugmaschine mit Einrichtungen zur Verringerung des Auspuffgeräusches (Schalldämpfer) versehen, so sind die Vorschriften des Punktes 2 zu erfüllen. Wenn der Ansaugstutzen des Motors mit einem Luftfilter ausgerüstet ist, der notwendig ist, um die Einhaltung des zulässigen Geräuschpegels sicherzustellen, gilt dieser Filter als Bestandteil des Schalldämpfers, und die Vorschriften von Nummer 2 sind auch auf diesen Filter anzuwenden.

Das Ende des Auspuffrohrs muss so angebracht sein, dass die Auspuffgase nicht in das Fahrerhaus eindringen können.

- 2.2. Eine schematische Darstellung der Auspuffvorrichtung befindet sich im Anhang zum Betriebserlaubnisbogen der Zugmaschine.
- 2.3. Der Schalldämpfer ist mit einer deutlich lesbaren und unverwischbaren Marken- und Typenbezeichnung zu versehen.
- 2.4. Beim Bau von Schalldämpfern dürfen absorbierende Faserstoffe nur verwendet werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- 2.4.1. Absorbierende Faserstoffe dürfen nicht in gasdurchflossenen Räumen des Schalldämpfers angeordnet werden.
  - 2.4.2. Durch geeignete Einrichtungen muss sichergestellt sein, dass die absorbierenden Faserstoffe während der gesamten Nutzungsdauer des Schalldämpfers in ihrer bestimmungsgemäßen Lage verbleiben.
  - 2.4.3. Die absorbierenden Faserstoffe müssen bis zu einer Temperatur (in Grad Celsius) beständig sein, die mindestens 20 % über der höchsten Betriebstemperatur liegt, die an der Stelle des Schalldämpfers, an der sich die absorbierenden Faserstoffe befinden, auftreten kann.

## ANHANG VII

## TEIL A

**Aufgehobene Richtlinie mit ihren nachfolgenden Änderungen**  
(gemäß Artikel 6)

Richtlinie 74/151/EWG des Rates  
(ABl. L 84 vom 28.3.1974, S. 25)

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

nur hinsichtlich der in Artikel 1 Absatz 1 enthaltenen Verweisungen zur Richtlinie 74/151/EWG

Richtlinie 88/410/EWG der Kommission  
(ABl. L 200 vom 26.7.1988, S. 27)

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 Gedankenstrich enthaltenen Verweisungen zur Richtlinie 74/151/EWG

Richtlinie 98/38/EG der Kommission  
(ABl. L 170 vom 16.6.1998, S. 13)

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

nur Artikel 1

## TEIL B

**Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung**  
(gemäß Artikel 6)

| Richtlinie | Frist für die Umsetzung           | Datum der Anwendung |
|------------|-----------------------------------|---------------------|
| 74/151/EWG | 8. September 1975                 | —                   |
| 82/890/EWG | 22. Juni 1984                     | —                   |
| 88/410/EWG | 30. September 1988 <sup>(1)</sup> | —                   |
| 97/54/EG   | 22. September 1998                | 23. September 1998  |
| 98/38/EG   | 30. April 1999 <sup>(2)</sup>     | —                   |
| 2006/26/EG | 31. Dezember 2006 <sup>(3)</sup>  | —                   |

<sup>(1)</sup> Gemäß Artikel 2 der Richtlinie 88/410/EWG:

- „(1) Ab 1. Oktober 1988 dürfen die Mitgliedstaaten
- weder die EWG-Betriebserlaubnis oder die Ausstellung des Dokuments nach Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 74/150/EWG oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Zugmaschinentyp ablehnen
  - noch die erste Inbetriebnahme der Zugmaschinen untersagen,
- wenn die Behälter für flüssigen Kraftstoff, die Belastungsgewichte und die zulässigen Geräuschpegel dieses Zugmaschinentyps oder dieser Zugmaschinen den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

(2) Ab 1. Oktober 1989 dürfen die Mitgliedstaaten

- das Dokument nach Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 74/150/EWG für einen Zugmaschinentyp, dessen Behälter für flüssigen Kraftstoff, Belastungsgewichte und zulässiger Geräuschpegel den Vorschriften dieser Richtlinien nicht entsprechen, nicht mehr ausstellen,
- die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Zugmaschinentyp, dessen Behälter für flüssigen Kraftstoff, Belastungsgewichte und zulässige Geräuschpegel den Vorschriften dieser Richtlinie nicht entsprechen, ablehnen.“

<sup>(2)</sup> Gemäß Artikel 2 der Richtlinie 98/38/EG:

„(1) Ab dem 1. Mai 1999 dürfen die Mitgliedstaaten

- weder für einen Zugmaschinentyp die Erteilung der EG-Typgenehmigung, die Ausstellung des Dokuments nach Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 74/150/EWG oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,
  - noch das erstmalige Inverkehrbringen von Zugmaschinen verbieten,
- wenn die Zugmaschinen den Vorschriften der Richtlinie 74/151/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, entsprechen.

(2) Ab dem 1. Oktober 1999 dürfen die Mitgliedstaaten

- für einen Zugmaschinentyp das in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 74/150/EWG vorgesehene Dokument nicht mehr ausstellen, wenn dieser den Vorschriften der Richtlinie 74/151/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht entspricht,
- die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung eines Zugmaschinentyps verweigern, wenn dieser den Vorschriften der Richtlinie 74/151/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht entspricht.“

(<sup>3</sup>) 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 VIII

### Entsprechungstabelle

| Richtlinie 74/151/EWG | Richtlinie 2006/26/EG | Vorliegende Richtlinie |
|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| Artikel 1             |                       | Artikel 1              |
| Artikel 2 Absatz 1    |                       | Artikel 2 Absatz 1     |
|                       | Artikel 5 Absatz 2    | Artikel 2 Absatz 2     |
|                       | Artikel 5 Absatz 3    | Artikel 2 Absatz 3     |
| Artikel 3             |                       | Artikel 3              |
| Artikel 4             |                       | Artikel 4              |
| Artikel 5 Absatz 1    |                       | —                      |
| Artikel 5 Absatz 2    |                       | Artikel 5              |
| —                     |                       | Artikel 6              |
| —                     |                       | Artikel 7              |
| Artikel 6             |                       | Artikel 8              |
| Anhänge I bis VI      |                       | Anhänge I bis VI       |
| —                     |                       | Anhang VII             |
| —                     |                       | Anhang VIII            |