RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2009/66/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 13. Juli 2009

über die Lenkanlage 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 [1],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags [2],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 75/321/EWG des Rates vom 20. Mai 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Lenkanlage von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern [3] wurde mehrfach und erheblich geändert [4]. Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich daher, sie zu kodifizieren.

(2) Bei der Richtlinie 75/321/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 [5], vorgesehenen EG-Typgenehmigungssystems, sie enthält technische Vorschriften über das Design und die Beschaffenheit von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen im Hinblick auf die Lenkanlage. 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 Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang II Teil B genannten Fristen für die Umsetzung 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 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 für einen Zugmaschinentyp die EG-Typgenehmigung, die Ausstellung des in Artikel 2 Buchstabe u der Richtlinie 2003/37/EG vorgesehenen Dokuments oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht wegen deren Lenkanlage verweigern, wenn diese den Vorschriften des Anhangs I entspricht.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen für einen Zugmaschinentyp das in Artikel 2 Buchstabe u der Richtlinie 2003/37/EG vorgesehene Dokument nicht ausstellen, wenn dieser den Vorschriften der vorliegenden Richtlinie nicht entspricht.

[1] ABl. C 161 vom 13.7.2007, S. 38.
[2] Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 19. Juni 2007 (ABl. C 146 E vom 12.6.2008, S. 73) und Beschluss des Rates vom 22. Juni 2009.
[3] ABl. L 147 vom 9.6.1975, S. 24.
[4] Siehe Anhang II Teil A.
[5] ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1.

Die Mitgliedstaaten dürfen für einen Zugmaschinentyp die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern, wenn dieser den Vorschriften der vorliegenden Richtlinie nicht entspricht.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten dürfen die Zulassung, den Verkauf, die erste Inbetriebnahme oder die Benutzung der Zugmaschinen nicht wegen deren Lenkanlage verweigern oder verbieten, wenn diese den Vorschriften des Anhangs I entspricht.

Artikel 4

Die Änderungen, die zur Anpassung der Vorschriften des Anhangs I 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 Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 6

Die Richtlinie 75/321/EWG, in der Fassung der in Anhang II Teil A aufgeführten Richtlinien, wird unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang II 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 III 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	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*
H.-G. PÖTTERING	E. ERLANDSSON

ANHANG I

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1.1. **Lenkanlage**

„Lenkanlage" ist die gesamte Einrichtung, die dazu dient, eine Richtungsänderung der Zugmaschine herbeizuführen.

Die Lenkanlage kann umfassen:

— die Betätigungseinrichtung,

— die Übertragungseinrichtung,

— die gelenkten Räder,

— gegebenenfalls eine besondere Einrichtung zur Erzeugung der Hilfs- oder Fremdkraft.

1.1.1. *Betätigungseinrichtung*

„Betätigungseinrichtung" ist der Teil der Lenkanlage, der zur Lenkung der Zugmaschine vom Führer unmittelbar betätigt wird.

1.1.2. *Übertragungseinrichtung*

„Übertragungseinrichtung" ist der Teil der Lenkanlage, der zwischen der Betätigungseinrichtung und den gelenkten Rädern liegt, mit Ausnahme der besonderen Einrichtung nach Nummer 1.1.4. Die Übertragung kann mechanisch, hydraulisch, pneumatisch, elektrisch oder kombiniert sein.

1.1.3. *Gelenkte Räder*

„Gelenkte Räder" sind:

— die Räder, deren Laufrichtung im Verhältnis zur Zugmaschine direkt oder indirekt geändert werden kann, um eine Richtungsänderung der Zugmaschine zu bewirken,

— die Räder von Zugmaschinen mit Knicklenkung,

— die Räder von Zugmaschinen, bei denen die Richtungsänderung durch die Geschwindigkeitsänderung der Räder derselben Achse bewirkt wird.

Selbstspurende Räder gehören nicht hierzu.

1.1.4. *Besondere Einrichtung*

„Besondere Einrichtung" ist der Teil der Lenkanlage, mit dem eine Hilfs- oder Fremdkraft erzeugt wird. Die Hilfs- oder Fremdkraft kann mechanisch, hydraulisch, pneumatisch, elektrisch oder durch ein kombiniertes System erzeugt werden (beispielsweise durch Druckölpumpen, Luftpresser, Speicher usw.).

1.2. **Verschiedene Arten von Lenkanlagen**

1.2.1. Nach Art der Erzeugung der Lenkkraft, die für die Richtungsänderung an den gelenkten Rädern nötig ist, wird zwischen folgenden Lenkanlagen unterschieden:

1.2.1.1. *Muskelkraft-Lenkanlage,* bei der die Lenkkraft ausschließlich durch die Muskelkraft des Führers aufgebracht wird.

1.2.1.2. *Hilfskraft-Lenkanlage,* bei der die Lenkkraft von der Muskelkraft des Führers und von den besonderen Einrichtungen nach Nummer 1.1.4 aufgebracht wird.

Die Lenkanlagen, bei denen die Lenkkraft normalerweise ausschließlich durch die besonderen Einrichtungen nach Nummer 1.1.4 aufgebracht wird, die es jedoch ermöglichen, dass bei Ausfall der besonderen Einrichtungen die Lenkung durch die Muskelkraft des Führers erfolgen kann, gelten als „Hilfskraft-Lenkanlagen".

1.2.1.3. *Fremdkraft-Lenkanlage,* bei der die Lenkkraft ausschließlich von den besonderen Einrichtungen nach Nummer 1.1.4 aufgebracht wird.

1.3. **Betätigungskraft**

„Betätigungskraft" ist die vom Führer zum Lenken der Zugmaschine auf die Betätigungseinrichtung ausgeübte Kraft.

2. BAU-, MONTAGE- UND PRÜFVORSCHRIFTEN

2.1. **Allgemeine Vorschriften**

2.1.1. Die Lenkanlage muss ein leichtes und sicheres Lenken der Zugmaschine gewährleisten und den besonderen Vorschriften von Nummer 2.2 entsprechen.

2.2. **Besondere Vorschriften**

2.2.1. *Betätigungseinrichtung*

2.2.1.1. Die Betätigungseinrichtung muss handgerecht und griffig sein. Sie muss so beschaffen sein, dass ein abstufbares Lenken gewährleistet ist. Die Bewegungsrichtung der Betätigungseinrichtung muss mit der beabsichtigten Richtungsänderung der Zugmaschine übereinstimmen.

2.2.1.2. Die Betätigungskraft darf beim Übergang von der Geradeausfahrt zum Lenkeinschlag, der zur Erzielung eines Wendekreises von 12 m Halbmesser erforderlich ist, 25 daN nicht überschreiten. Bei nicht in anderen Anlagen integrierten Hilfskraft-Lenkanlagen darf bei Ausfall der Hilfskraft die Betätigungskraft 60 daN nicht überschreiten.

2.2.1.3. Zur Überprüfung der Vorschrift nach Nummer 2.2.1.2 ist die Zugmaschine auf einer trockenen, ebenen Straße mit griffiger Oberfläche aus der Geradeausfahrt mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h in eine Spirale zu fahren. Bis zu dem Augenblick, in dem die Lenkradstellung einem Wendekreis von 12 m Halbmesser entspricht, wird die Betätigungskraft am Lenkrad gemessen. Die Zeit für das Wendemanöver (d. h. die Zeit zwischen dem Beginn der Betätigung des Lenkrads bis zum Augenblick des Erreichens der Messstellung) darf im Normalfall nicht mehr als 5 s und bei Ausfall der besonderen Einrichtung nicht mehr als 8 s betragen. Es sind ein Lenkeinschlag nach rechts und ein Lenkeinschlag nach links auszuführen.

Bei der Prüfung muss die Zugmaschine das technisch zulässige Gesamtgewicht, die vom Hersteller angegebene Verteilung dieses Gesamtgewichts auf die Achsen und den vorgeschriebenen Reifendruck haben.

2.2.2. *Übertragungseinrichtung*

2.2.2.1. Lenkanlagen dürfen keine elektrischen und keine rein pneumatischen Übertragungseinrichtungen haben.

2.2.2.2. Übertragungseinrichtungen sind so zu konstruieren, dass sie die beim Betrieb auftretenden Beanspruchungen aufnehmen können. Sie müssen zur Wartung und Prüfung leicht zugänglich sein.

2.2.2.3. Bei nicht rein hydraulischen Übertragungseinrichtungen muss die Lenkbarkeit der Zugmaschine auch dann erhalten bleiben, wenn die hydraulischen bzw. die pneumatischen Teile der Übertragungseinrichtung ausfallen.

2.2.2.4. Lenkanlagen mit rein hydraulischen Übertragungseinrichtungen sowie ihre besonderen Einrichtungen nach Nummer 1.1.4 müssen folgende Bedingungen erfüllen:

2.2.2.4.1. Zum Schutz der gesamten Anlage oder von Teilen der Anlage gegen Überdruck sind ein oder mehrere Druckbegrenzungseinrichtungen vorzusehen.

2.2.2.4.2. Die Druckbegrenzungseinrichtungen sind so einzustellen, dass ein Druck T, gleich dem vom Hersteller angegebenen höchsten Betriebsdruck, nicht überschritten wird.

2.2.2.4.3. Die Leitungen sind für das Vierfache des Druckes T (Einstelldruck der Druckbegrenzungseinrichtung) auszulegen und zu dimensionieren; sie sind an geschützten Stellen so anzuordnen, dass die Gefahr von Brüchen infolge von Erschütterungen oder Zusammenstößen auf ein Mindestmaß verringert wird und die Gefahr eines Bruches durch Scheuerwirkung als äußerst gering anzusehen ist.

2.2.3. *Gelenkte Räder*

2.2.3.1. Sämtliche Räder dürfen gelenkte Räder sein.

2.2.4. *Besondere Einrichtungen*

2.2.4.1. Die besonderen Einrichtungen nach Nummer 1.1.4, die in den in Nummer 1.2.1.2 und Nummer 1.2.1.3 definierten Lenkanlagen verwendet werden, sind unter folgenden Bedingungen zulässig:

2.2.4.1.1. Ist das Fahrzeug mit einer Hilfskraft-Lenkanlage nach Nummer 1.2.1.2 ausgestattet, so muss die Lenkbarkeit der Zugmaschine, wie bereits unter Nummer 2.2.1.2 präzisiert, auch bei Ausfall der besonderen Einrichtungen sichergestellt sein. Ist die Hilfskraft-Lenkanlage nicht mit einer eigenen Hilfskraftquelle versehen, so muss sie einen eigenen Energiespeicher haben. Dieser Energiespeicher kann durch eine unabhängige Einrichtung ersetzt werden, die die Lenkanlage vorrangig vor den übrigen Systemen, die mit der gemeinsamen Kraftquelle verbunden sind, mit Energie versorgt. Besteht eine hydraulische Verbindung zwischen der hydraulischen Lenkanlage und dem hydraulischen Bremssystem und sind beide einer gemeinsamen Kraftquelle angeschlossen, so darf die Kraft zur Betätigung der Lenkanlage bei Ausfall eines der beiden Systeme 40 daN nicht übersteigen; die Bestimmungen der Richtlinie 76/432/EWG des Rates vom 6. April 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern [1] bleiben davon unberührt. Wird als Energie Druckluft verwendet, so muss der Luftbehälter durch ein Überströmventil ohne Rückströmung abgesichert sein.

Wird die Lenkkraft normalerweise ausschließlich durch die besondere Einrichtung nach Nummer 1.1.4 aufgebracht, muss die Hilfskraft-Lenkanlage mit einem optischen oder akustischen Signal versehen sein, das ausgelöst wird, wenn die Betätigungskraft bei Ausfall der besonderen Einrichtungen 25 daN überschreitet.

2.2.4.1.2. Ist die Zugmaschine mit einer Fremdkraft-Lenkanlage nach Nummer 1.2.1.3 ausgestattet, die dann zulässig ist, wenn die Übertragung rein hydraulisch erfolgt, so müssen bei Ausfall der besonderen Einrichtung oder des Motors mittels einer zusätzlichen besonderen Einrichtung die beiden Wendemanöver nach Nummer 2.2.1.3 möglich sein. Die zusätzliche besondere Einrichtung darf ein Luft- oder Gas-Druckspeicher sein. Als zusätzliche besondere Einrichtung darf eine Ölpumpe oder ein Luftpresser verwendet werden, wenn diese Einrichtung unmittelbar von den Rädern der Zugmaschine in Gang gesetzt wird und nicht ausgekuppelt werden kann. Der Ausfall der besonderen Einrichtung ist durch ein optisches oder akustisches Signal anzuzeigen.

2.2.4.1.2.1. Ist die besondere Einrichtung pneumatisch, so muss sie einen Luftbehälter haben, der durch ein Überströmventil ohne Rückströmung abgesichert ist. Das Volumen dieses Luftbehälters muss so bemessen sein, dass mindestens sieben volle Lenkeinschläge (von Anschlag zu Anschlag) möglich sind, bis der Behälterdruck auf die Hälfte seines Betriebsdrucks abgefallen ist; dies ist mit vom Boden abgehobenen gelenkten Rädern zu prüfen.

[1] ABl. L 122 vom 8.5.1976, S. 1.

ANHANG II

TEIL A

Aufgehobene Richtlinie mit ihren nachfolgenden Änderungen

(gemäß Artikel 6)

Richtlinie 75/321/EWG des Rates (ABl. L 147 vom 9.6.1975, S. 24)	
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 75/321/EWG
Richtlinie 88/411/EWG der Kommission (ABl. L 200 vom 26.7.1988, S. 30)	
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 Bezugnahmen auf die Richtlinie 75/321/EWG
Richtlinie 98/39/EG der Kommission (ABl. L 170 vom 16.6.1998, S. 15)	

TEIL B

Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung

(gemäß Artikel 6)

Richtlinie	Frist für die Umsetzung	Datum der Anwendung
75/321/EWG	22. November 1976	—
82/890/EWG	22. Juni 1984	—
88/411/EWG	30. September 1988 ([1])	—
97/54/EG	22. September 1998	23. September 1998
98/39/EG	30. April 1999 ([2])	—

([1]) Gemäß Artikel 2 der Richtlinie 88/411/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 Lenkanlage dieses Zugmaschinentyps oder dieser Zugmaschinen den Vorschriften dieser Richtlinie entspricht.
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 Lenkanlage den Vorschriften dieser Richtlinie nicht entspricht, nicht mehr ausstellen,
— die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Zugmaschinentyp, dessen Lenkanlage den Vorschriften dieser Richtlinie nicht entspricht, ablehnen."

([2]) Gemäß Artikel 2 der Richtlinie 98/39/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 dritter Gedankenstrich der Richtlinie 74/150/EWG oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern
— noch das erstmalige Inverkehrbringen von Zugmaschinen verbieten,
wenn die Zugmaschinen den Bestimmungen der Richtlinie 75/321/EWG, in der Fassung der vorliegenden Richtlinie, entsprechen.
2. Ab dem 1. Oktober 1999 dürfen die Mitgliedstaaten
— für einen Zugmaschinentyp das in Artikel 10 Absatz 1 dritter Gedankenstrich der Richtlinie 74/150/EWG vorgesehene Dokument nicht mehr ausstellen, wenn dieser den Bestimmungen der Richtlinie 75/321/EWG, in der Fassung der vorliegenden Richtlinie, nicht entspricht,
— die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung eines Zugmaschinentyps verweigern, wenn dieser den Bestimmungen der Richtlinie 75/321/EWG, in der Fassung der vorliegenden Richtlinie, nicht entspricht."

ANHANG III

Entsprechungstabelle

Richtlinie 75/321/EWG	Richtlinie 98/39/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1		Artikel 1
	Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3 und 4		Artikel 3 und 4
Artikel 5 Absatz 1		—
Artikel 5 Absatz 2		Artikel 5
—		Artikel 6
—		Artikel 7
Artikel 6		Artikel 8
Anhang		Anhang I
—		Anhang II
—		Anhang III