

29.04.87

EG - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften
der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraft-
fahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen
Fortschritt

KOM(87) 109 endg.; Ratsdok. 5869/87

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom
25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundes-
kanzleramtes vom 28. April 1987 - 121 - 680 70 - E - Re 207/87 -.

Diese Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kom-
mission der Europäischen Gemeinschaften vom 3. April 1987 dem
Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften
übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts-
und Sozialausschusses zu der genannten Kommissionsvorlage ist
vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den
Rat ist zu rechnen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der
Europäischen Gemeinschaften zu ihrer Vorlage übermittelte Be-
gründung beigelegt.

BEGRÜNDUNG

I. ALLGEMEINES

Eine Definition der Geländefahrzeuge auf Gemeinschaftsebene ist notwendig und dringend, weil solche Definitionen in den Mitgliedstaaten entweder fehlen oder voneinander abweichen. Dieser Mangel und diese Abweichungen sind für die Hersteller sehr nachteilig und stellen außerdem Hemmnisse für den innergemeinschaftlichen Handel mit diesem Fahrzeugtyp dar. Die Notwendigkeit einer Definition der Geländefahrzeuge auf Gemeinschaftsebene geht insbesondere aus der Richtlinie 84/424/EWG zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen hervor, nach deren Artikel 1 Abweichungen für diese Fahrzeugtypen möglich sind, ferner ist sie zur Durchführung jeder anderen Richtlinie im Bereich der Kraftfahrzeuge, die eine solche Definition erfordern könnte, notwendig.

Die Kommission hat einen Entwurf für eine Änderung der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG ausgearbeitet, der eine Definition der Geländefahrzeuge innerhalb der in den "ANMERKUNGEN" in Anhang I in dieser Richtlinie erwähnten internationalen Klassen enthält.

II. INHALT DES VORSCHLAGS

Die vorgeschlagene Änderung hat die Einbeziehung der Definitionen der Geländefahrzeuge in den Fahrzeugklassen M (Kraftfahrzeuge für die Beförderung von Personen mit entweder mindestens 4 Rädern oder 3 Rädern und einem Höchstgewicht von mehr als 1 t) und N (Kraftfahrzeuge für die Beförderung von Gütern mit mindestens 4 Rädern oder 3 Rädern und einem Höchstgewicht von mehr als 1 t) in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG zum Ziele. Die wichtigsten Parameter für diese Definitionen sind einmal der Achsantrieb und die Fähigkeit, bestimmte Steigungen zu überwinden, und zum anderen das Vorhandensein einer Differentialsperre oder eines Mechanismus mit ähnlicher Wirkung sowie bestimmte Anforderungen betreffend die Anstellwinkel, Fluchtwinkel und Steigungswinkel sowie die Bodenfreiheit (unter der Vorderachse und zwischen den Achsen).

III. STELLUNGNAHME DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Nach Artikel 100 Absatz 2 sind die Stellungnahmen dieser beiden Organe einzuholen.

IV. RECHTSGRUNDLAGE UND AUSWIRKUNGEN AUF DIE KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN UND DIE BESCHÄFTIGUNG

Die derzeitige Rechtsgrundlage - Artikel 100 - wird durch die Einheitliche Europäische Akte beeinflusst (von ihrem Inkrafttreten an), da Artikel 100 a anwendbar ist.

Das Zusammenarbeitsverfahren ist anwendbar.

Die in diesem Entwurf eines Vorschlags für eine Richtlinie genannten Maßnahmen haben keine Auswirkungen auf die kleinen und mittleren Unternehmen und auf die Beschäftigung.

RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der
Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für
Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission ,
nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,
nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Auf Gemeinschaftsebene ist jetzt zu definieren, was "Fahrzeuge für den Einsatz
abseits der Strasse" sind, vor allem zur Anwendung der Ratsrichtlinie
84/424/EWG¹⁾, in deren Artikel 1 Abweichungen für diese Fahrzeugtypen
vorgesehen sind, und ganz allgemein zur Anwendung jeder anderen Richtlinie auf
dem Sektor Kraftfahrzeuge, für die eine solche Definition notwendig ist.

In jedem Mitgliedstaat werden die geländegängigen Fahrzeuge anders definiert;
um den Handel in der Gemeinschaft nicht zu behindern, ist eine gemeinsame
Definition innerhalb der in den Bemerkungen zum Anhang 1 der Richtlinie
70/156/EWG des Rates (2), zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt
Spaniens und Portugals,

1) ABl. Nr. L 238 vom 6.9.1984, S. 31

2) ABl. Nr. L 42 vom 23.2.1970, S. 1

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN :

Artikel 1

Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG wird nach Maßgabe des Anhangs geändert .

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten setzen die zur Einhaltung dieser Richtlinie erforderlichen Vorschriften zum 1. Oktober 1987 in Kraft.
Sie unterrichten hiervon unverzüglich die Kommission.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen in Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

In den Bemerkungen ist nach b) folgender Wortlaut einzufügen :

"4. Fahrzeuge der Klassen M und N oben, die unter den in 4.4. genannten Ladungs- und Prüfbedingungen und nach den Definitionen und Zeichnungen in 4.5. als Geländefahrzeuge zu betrachten sind:

4.1 Jedes Kraftfahrzeug der Klasse M_1 und jedes Fahrzeug der Klasse N_1 mit einer Gesamtmasse von nicht mehr 2 Tonnen gilt als Fahrzeug, das für den Einsatz abseits der Strasse konstruiert ist, wenn es wie folgt ausgestattet ist:

mit mindestens einer Vorderachse und mindestens einer Hinterachse, die so ausgelegt sind, dass sie gleichzeitig Antriebsachsen sein können (etwa wenn der Antrieb einer Achse abgeschaltet werden kann);

mit mindestens einer Differentialsperre oder mindestens einem Mechanismus, der eine ähnliche Wirkung gewährleistet;

wenn es eine Steigung von 30%, berechnet für ein alleinstehendes Fahrzeug, überwinden kann.

Außerdem muß es mindestens fünf der folgenden sechs Anforderungen entsprechen:

- Anstellwinkel von mindestens 20° ,
- Fluchtwinkel von mindestens 20° ,
- Steigungswinkel von mindestens 20° ,
- Mindestbodenfreiheit unter der Vorderachse von 180 mm,
- Mindestbodenfreiheit unter der Hinterachse von 180 mm,
- Mindestbodenfreiheit zwischen den Achsen von 200 mm.

4.2. Jedes Kraftfahrzeug der Klasse N_1 mit einer Gesamtmasse von mehr als 2 Tonnen sowie Fahrzeuge der Klassen N_2 und M_2 und der Klasse M_3 mit einer Gesamtmasse von nicht mehr als 12 Tonnen gilt als Fahrzeug, das für den Einsatz abseits der Strasse konstruiert ist, wenn es mit

Rädern ausgestattet ist, die alle angetrieben sein können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann, oder wenn es den drei folgenden Anforderungen entspricht:

- es hat mindestens eine Vorderachse und eine Hinterachse, die so ausgelegt sind, dass sie gleichzeitig Antriebsachsen sein können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann;
- es ist mit einer oder mehreren Differentialsperren oder einem oder mehreren Mechanismen ausgerüstet, die eine ähnliche Wirkung gewährleisten;
- es muß eine Steigung von 25%, berechnet für ein alleinstehendes Fahrzeug, überwinden können.

4.3. Jedes Kraftfahrzeug der Klasse M_3 mit einer Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen und der Klasse N_3 gilt als Fahrzeug, das für den Einsatz abseits der Strasse konstruiert ist, wenn es mit Rädern ausgestattet ist, die alle angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann, oder wenn es folgenden Anforderungen entspricht:

- mindestens 50% der Räder sind angetrieben;
- es ist mit mindestens einer Differentialsperre oder mindestens einer Vorrichtung ausgestattet, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet;
- es muß eine Steigung von 25% überwinden können, wobei dieser Prozentsatz für ein alleinstehendes Fahrzeug berechnet wird,
- es muß mindestens 4 der nachstehenden sechs Anforderungen entsprechen:

- . Anstellwinkel von mindestens 25° ,
- . Fluchtwinkel von mindestens 25° ,
- . Steigungswinkel von mindestens 25° ,
- . Mindestbodenfreiheit unter der Vorderachse von 250 mm,
- . Mindestbodenfreiheit zwischen den Achsen von 300 mm,
- . Mindestbodenfreiheit unter der Hinterachse von 250 mm.

Die Messung der Bodenfreiheit erfolgt nach den Definitionen gemäss Ziffer 2.4 in der Anlage.

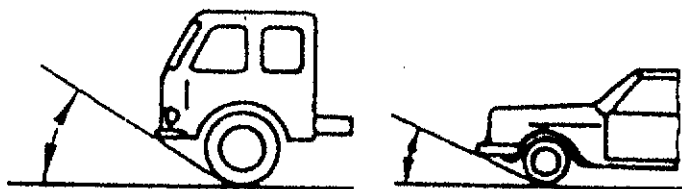
ANHANG

4.4 Belastungs- und Prüfbedingungen

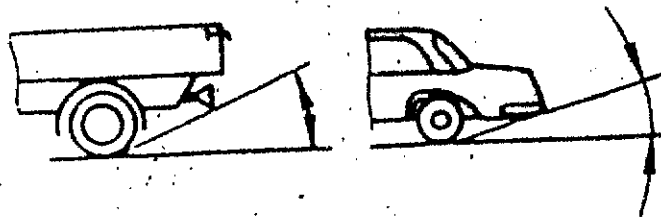
- 4.4.1 Die Fahrzeuge der Klasse M₁ und der Klasse N₁ mit einer Gesamtmasse von nicht mehr als 2 Tonnen müssen fahrbereit sein, d.h. mit Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug, Ersatzrad und Fahrer, dessen Masse pauschal mit 75 kg veranschlagt wird.
- 4.4.2 Andere Fahrzeuge als die der Klassen M₁ und N₁ mit einer Gesamtmasse von nicht mehr als 2 Tonnen müssen mit der vom Hersteller angegebenen technisch höchstens zulässigen Masse belastet sein.
- 4.4.3 Die Prüfung des Überschreitens der geforderten Neigungen (25% und 30%) erfolgt durch einfache Berechnungen. In Grenzfällen kann der technische Dienst jedoch verlangen, dass ein Fahrzeug dieses Typs zu einem echten Prüfversuch vorgeführt wird.
- 4.4.4 Bei den Messungen der Anstell-, Flucht- und Steigungswinkel werden die Schutzvorrichtungen gegen Eindrücken nicht berücksichtigt.

4.5 Definitionen und Skizzen der Anstell-, Flucht- und Steigungswinkel sowie der Bodenfreiheit

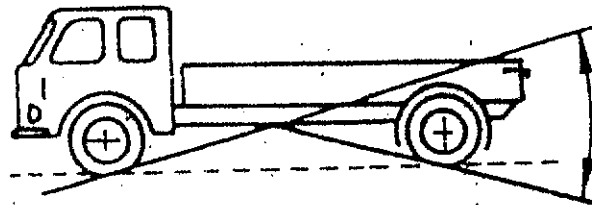
- 4.5.1 Der "Anstellwinkel" ist der höchste Winkel zwischen der Stützebene und den Tangentenebenen an den Reifen der Vorderräder bei statischer Belastung, so dass kein Punkt des Fahrzeugs vor der ersten Achse unterhalb dieser Ebenen liegt und kein starrer Teil des Fahrzeugs ausser eventuellen Trittbrettern unterhalb dieser Ebene liegt.



- 4.5.2 Der "Fluchtwinkel" ist der grösste Winkel zwischen der Stützebene und den Tangentenebenen an den Reifen der Hinterräder bei statischer Belastung, so dass kein Punkt des Fahrzeugs hinter der letzten Achse unter diesen Ebenen und kein starrer Teil des Fahrzeugs unter diesen Ebenen liegt.

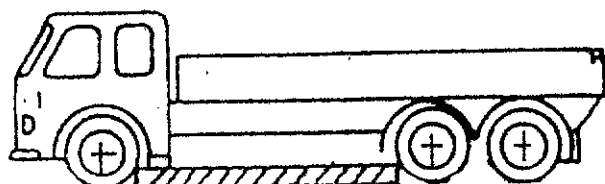


- 4.5.3 Der "Steigungswinkel" ist der kleinste spitze Winkel zwischen zwei senkrecht zur mittleren Längsebene des Fahrzeugs liegenden Ebenen, die bei statischer Belastung tangential zu den Reifen der Vorderräder bzw. den Reifen der Hinterräder liegen und dessen Schnittpunkt den unteren Teil des Fahrzeugs ausserhalb der Räder berührt. Dieser Winkel definiert die grösste Steigung, über die das Fahrzeug fahren kann.

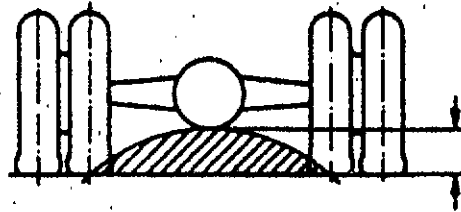


- 4.5.4 "Bodenfreiheit zwischen den Achsen" ist der kleinste Abstand zwischen der Stützebene und dem niedrigsten Festpunkt des Fahrzeugs.

Mehrfachfahrgestelle gelten als eine einzige Achse.



- Die "Bodenfreiheit unter einer Achse" ist die Entfernung zwischen dem höchsten Punkt eines Kreisbogens, der durch die Mitte der Auflagefläche der Räder einer Achse (der Innenräder bei Zwillingsreifen) geht und den niedrigsten Punkt des Fahrzeugs zwischen den Rädern berührt. Kein Teil des Fahrzeugs darf in den gestrichelten Kreisabschnitt auf der Zeichnung hineinragen. Gegebenenfalls ist die Bodenfreiheit mehrerer Achsen in der Reihenfolge ihrer Anordnung anzugeben, beispielsweise 280/250/250.



FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI
=====

Projet de proposition de directive du Conseil modifiant la Directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques.

I. Quelle est la justification principale de la mesure ?

Elimination des entraves techniques aux échanges intracommunautaires

II. Caractéristiques des entreprises concernées

En particulier :

- y-a-t-il un grand nombre de PME ? Non
- note t'on des concentrations dans des régions :
 - . éligibles aux aides régionales des E.M. ? Non
 - . éligibles au Feder ? Non

III. Quelles sont les obligations imposées aux entreprises ?

Aucune obligation supplémentaire

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales ?

Aucune

V. Y-a-t-il des mesures spéciales pour les PME ? Non

- lesquelles ?

VI. Quel est l'effet prévisible :

- sur la compétitivité des entreprises ? Pas quantifiable
- sur l'emploi ? Pas quantifiable

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés ? Non

- Avis des partenaires sociaux :