

21.09.87

EG - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der
Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Spritzverhinde-
rungsvorrichtungen an bestimmten Kraftfahrzeugen und ihren
Anhängern

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der
Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über seitliche
Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) bestimmter Kraftfahrzeuge
und Kraftfahrzeuganhänger

KOM(87) 132 endg.; Ratsdok. 8284/87

Zugeleitet vom Bundesminister für Wirtschaft gemäß Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 1986 zur Einheitlichen Europäischen Akte vom 28. Februar 1986.

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 12.08.87 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates bis spätestens Ende des Jahres an.

ERLÄUTERUNGEN

I Allgemeines

1. Der Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger auf Gemeinschaftsebene, der mit der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 gegeben ist, enthält unter anderem einen besonderen Abschnitt, der die Bestimmungen für Nutzfahrzeuge betrifft.

In diesem Abschnitt sind eine oder mehrere Einzelrichtlinien vorgesehen, in denen die technischen Vorschriften und Prüfverfahren festgelegt werden sollen, die insbesondere Nutzfahrzeuge mit ihrer Konstruktion und ihrer Ausstattung erfüllen müssen, wenn hinsichtlich dieser Aspekte eine EWG-Betriebserlaubnis erteilt werden soll.

2. Im Rahmen der Stillhalteregelung für die Richtlinie 83/189/EWG über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften haben einige Mitgliedstaaten ihre Forderungen nach seitlichen Abdeckungen zum Schutz der ungeschützten Straßenbenutzer (Fußgänger, Radfahrer usw.) und nach Spritzverhinderungsvorrichtungen angemeldet.
3. So bezog die Kommission zum Zweck einer Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit diese beiden Themen in ihr Programm gesetzgeberischer Tätigkeiten im Rahmen des Jahres der Straßenverkehrssicherheit 1986 (2) ein.

Der Rat hob die Bedeutung dieser und ähnlicher Tätigkeiten in seiner EntschlieÙung vom 19. Dezember 1984 zur Sicherheit im Straßenverkehr hervor (3).

(1) ABL. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.

(2) Dok. KOM(85) 239 endg. vom 22.5.1985.

(3) ABL. C 341 vom 21.12.1984, S. 1.

Auch betonte das Europäische Parlament wiederholt die Notwendigkeit, auf diesem Gebiet Gemeinschaftsmaßnahmen vorzusehen (*).

4. Beide Richtlinienvorschläge fußen auf Artikel 100 EWGV.

Der technische Inhalt der Vorschläge beruht auf

- a) den in den Mitgliedstaaten bestehenden einzelstaatlichen Vorschriften,
- b) Vorschlägen verschiedener Sachverständiger zur Verbesserung der Anforderungen zum Zweck der Optimierung des Sicherheits-effekts und einer Erhöhung der Durchführbarkeit der vorgeschriebenen Prüfungen sowie zum Zweck der Harmonisierung.

II Inhalt des Richtlinienvorschlags über Spritzverhinderungsrichtungen
(III/1239/86)

1. LKW und LKW-Anhänger, die in einer bestimmten Geschwindigkeit über eine nasse Fahrbahn fahren, erzeugen Wolken von Spritz- und Sprühwasser, die sich nach hinten und nach den Seiten verteilen und von sämtlichen Rädern des Fahrzeugs verursacht werden. Dies ist eine Belästigung und Gefährdung für diejenigen, die sich hinter dem Fahrzeug befinden, aber auch für den Gegenverkehr und überholende Fahrzeuge, denen vorübergehend völlig die Sicht genommen werden kann.

Mit der vorgeschlagenen Richtlinie wird die Anbringung von Vorrichtungen vorgeschrieben, die entweder die Wolken feiner Tröpfchen zurückhalten, um sie dann in Wasserströmen nach unten abzuleiten

(Kategorie I), oder einen "geschlossenen" Kasten um die Räder herum bilden, mit dem das gewünschte Ergebnis erzielt werden soll (Kategorie II).

Beide Typen wurden in den letzten Jahren in Europa und anderswo entwickelt und werden zur Zeit in mindestens 10 Betrieben hergestellt.

(*) Entschließung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften vom 19.12.1984, ABL. C 341 vom 21.12.1989, S. 1.

- 5 -

2. Der Entwurf sieht ein System für die Erteilung der Betriebserlaubnis durch die Behörden nach Prüfungen vor, wie dies in den Gemeinschaftsrichtlinien üblich ist; einerseits kann eine Bauartgenehmigung für das Erzeugnis erteilt werden, andererseits wird eine Prüfung an dem Fahrzeug verlangt, damit die tatsächliche Anbringung des genehmigten Erzeugnisses festgestellt wird.
3. In Anhang II ist eine Prüfung zur Bestimmung der Wirksamkeit der - insbesondere bei der Kategorie I - verwendeten Werkstoffe vorgesehen; für Vorrichtungen der Kategorie II gibt es keine derartigen Prüfungen, es hat sich aber erwiesen, daß das einzige derzeit erhältliche Erzeugnis dieser Kategorie, wenn es nach den geltenden Vorschriften eingebaut ist, als zumindest den besten Erzeugnissen der Kategorie I vergleichbar anzusehen ist. Es wird zur Zeit an einer Gesamtprüfung gearbeitet, die alle Werkstoffe umfaßt, die an einem Fahrzeug verwendet werden können, es muß aber erwartet werden, daß bis zum Abschluß dieser Arbeiten mindestens noch ein Jahr vergehen wird. Falls wünschenswert und nach Fertigstellung soll eine Änderung der Richtlinie vorgeschlagen werden.

III Inhalt des Richtlinienvorschlags über seitliche Schutzvorrichtungen an Nutzfahrzeugen (III/1240/86)

1. Bei Unfällen bestimmter Art geraten "ungeschützte Straßenbenutzer", d.h. Fußgänger, Radfahrer, Moped- und Motorradfahrer, gleichviel ob in einen voraufgehenden Unfall verwickelt oder nicht, unter die Räder großer und schwerer Nutzfahrzeuge und werden dabei getötet oder schwer verletzt.

In der vorgeschlagenen Richtlinie wird gefordert, daß die Seiten der Nutzfahrzeuge soweit wie möglich aus durchgehenden Flächen oder Schienen usw. gebaut oder mit solchen ausgerüstet werden, damit die oben erwähnte Gefährdung verringert wird.

2. Seit einiger Zeit gibt es in einigen Ländern bereits einschlägige Rechtsvorschriften. Die vorgeschlagene Richtlinie fußt voll und ganz auf diesen Rechtsvorschriften und wurde im Benehmen mit der Arbeitsgruppe "Kraftfahrzeuge" ausgearbeitet.
3. Busse fallen nicht in den Anwendungsbereich dieses Vorschlags, da ihr Aufbau normalerweise schon diese Anforderungen erfüllt.

IX. Weitere Aspekte

Nach den mit der Einheitlichen Europäischen Akte geänderten Bestimmungen von Artikel 100 A des EWG-Vertrags unterliegt die vom Rat zu erreichende gemeinsame Haltung dem Verfahren der Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament gemäß Artikel 149, 2b und ff EWG-Vertrag.

VORSCHLAG FÜR EINE
RICHTLINIE DES RATES

Drucksache 402/87

zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über
Spritzverhinderungsvorrichtungen an bestimmten Kraftfahrzeugen und
ihren Anhängern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

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

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁾

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es ist von Bedeutung, dass die Gemeinschaft die erforderlichen Massnahmen trifft, um bis zum 31. Dezember 1992 den Binnenmarkt schrittweise zu verwirklichen; der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Die technischen Vorschriften, die aufgrund der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für bestimmte Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern gelten, betreffen unter anderem die Spritzverhinderungsvorrichtungen dieser Fahrzeuge.

Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden. Es ist daher erforderlich, daß alle Mitgliedstaaten entweder durch Ergänzung oder durch Ersetzung ihrer bestehenden Regeln dieselben Vorschriften festlegen, damit insbesondere das EWG-Betriebserlaubnisverfahren im Sinne der Richtlinie des Rates 70/156/EWG vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger²⁾, zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Spaniens und Portugals, für jeden Fahrzeugtyp eingeführt werden kann.

Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit ist es wichtig, alle Fahrzeuge der höheren Gewichtsklassen und mit einer bestimmten bauartbedingten Mindestgeschwindigkeit mit Spritzverhinderungsvorrichtungen auszurüsten, durch die verhindert werden soll, daß durch die Reifen Wasser und kleine Gegenstände nach oben und nach den Seiten geschleudert werden. Aus praktischen Gründen sind die Anwendungstermine dieser Richtlinie nach neuen Fahrzeugtypen, für die die Betriebserlaubnis erteilt wird, allen neuen Fahrzeugen und allen im Straßenverkehr befindlichen Fahrzeugen zeitlich zu staffeln.

Die Angleichung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für Kraftfahrzeuge umfaßt die gegenseitige Anerkennung der auf der Grundlage gemeinsamer Vorschriften von den Mitgliedstaaten durchgeführten Prüfungen -

1) ABl. Nr.

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

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die Mitgliedstaaten erteilen die EWG-Bauartgenehmigung für jeden Vorrichtungstyp, der dazu bestimmt ist, Spritzer oder das Aufschleudern von Schlamm und Steinen durch die Reifen fahrender Fahrzeuge zu verhindern oder zu vermindern, nachstehend "Spritzverhinderungsvorrichtung" genannt, wenn diese den in Anhang II festgelegten Anforderungen entsprechen.
2. Ein Mitgliedstaat, der die EWG-Bauartgenehmigung erteilt hat, trifft die erforderlichen Maßnahmen, um erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten festzustellen, ob die Modelle der laufenden Produktion mit dem Typ übereinstimmen, für den die Bauartgenehmigung erteilt wurde. Zu diesem Zweck wendet er die Vorschriften nach Anhang IV an.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erteilen dem Hersteller oder seinem hierzu befugten Vertreter für jede Spritzverhinderungsvorrichtung, der sie nach Artikel 1 eine EWG-Bauartgenehmigung erteilen, ein EWG-Genehmigungszeichen nach dem in der Anlage 3 zu Anhang II festgelegten Muster.

Die Mitgliedstaaten ergreifen alle geeigneten Maßnahmen, um die Benutzung von Zeichen zu verhindern, die zur Verwechslung zwischen Spritzverhinderungsvorrichtungen, für die eine Bauartgenehmigung nach Artikel 1 erteilt wurde, und anderen Vorrichtungen führen können.

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen einer Spritzverhinderungsvorrichtung nicht aus Gründen verbieten, die mit ihrer Bauart zusammenhängen, wenn die Spritzverhinderungsvorrichtung das EWG-Genehmigungszeichen trägt.
2. Gleichwohl kann ein Mitgliedstaat solche Maßnahmen bei Spritzverhinderungsvorrichtungen, die das EWG-Genehmigungszeichen tragen, ergreifen, wenn diese Vorrichtungen systematisch nicht mit dem Typ übereinstimmen, für den die Bauartgenehmigung erteilt wurde.

Dieser Mitgliedstaat unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission über die Maßnahmen, die er daraufhin ergreift, und gibt im einzelnen die Gründe für seine Entscheidung an.

Nichtübereinstimmung mit dem Typ, für den eine Bauartgenehmigung erteilt wurde, besteht im Sinne des ersten Absatzes, wenn die Vorschriften des Anhangs II nicht eingehalten wurden.

Artikel 4

Die zuständigen Behörden jedes Mitgliedstaats senden den zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats Kopien der für jeden Typ einer Spritzverhinderungsvorrichtung, für die sie eine Bauartgenehmigung erteilt oder versagt haben, ausgefüllten Bauartgenehmigungsbogen zu.

Artikel 5

1. Ist der Mitgliedstaat, der die EWG-Bauartgenehmigung erteilt hat, der Auffassung, daß eine Reihe von Spritzverhinderungsvorrichtungen, die das EWG-Genehmigungszeichen tragen, nicht mit dem Typ übereinstimmen, für den die Bauartgenehmigung erteilt wurde, so trifft er die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die in der Produktion befindlichen Modelle mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaates unterrichten die übrigen Mitgliedstaaten über die von ihnen getroffenen Maßnahmen, die, falls erforderlich, bei ernsten und wiederholten Fällen von Nichtübereinstimmung bis zum Entzug der EWG-Bauartgenehmigung reichen können. Die genannten Behörden treffen die gleichen Maßnahmen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines anderen Mitgliedstaates über derartige Fälle von Nichtübereinstimmung unterrichtet werden.
2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterrichten sich innerhalb eines Monats gegenseitig über den Entzug der EWG-Bauartgenehmigung durch Übersendung eines unterzeichneten, datierten und in großen Buchstaben mit der Aufschrift "Bauartgenehmigung entzogen" gekennzeichneten Exemplars des EWG-Bauartgenehmigungsbogens, wobei die Gründe für diese Maßnahme anzugeben sind.
3. Erkennt der Mitgliedstaat, der die EWG-Bauartgenehmigung erteilt hat, die Nichtübereinstimmung, über die er unterrichtet wurde, nicht an, so haben sich die betroffenen Mitgliedstaaten um eine Beilegung der Meinungsverschiedenheiten zu bemühen. Die Kommission ist hierüber zu unterrichten. Sie führt erforderlichenfalls die Gespräche herbei, die zur Lösung des Falls geführt werden müssen.

Artikel 6

Jede in Anwendung dieser Richtlinie getroffene Entscheidung hinsichtlich der Verweigerung oder des Entzugs einer EWG-Bauartgenehmigung für Spritzverhinderungsvorrichtungen oder hinsichtlich ihrer Zulassung, Vermarktung oder Verwendung muß im einzelnen die Gründe angeben, auf denen sie beruht. Solche Entscheidungen sind der betroffenen Partei mitzuteilen, die gleichzeitig über die Rechtsmittel und die zur Einlegung derselben einzuhaltenden Fristen belehrt werden muß.

Artikel 7

Unter "Fahrzeug" sind im Sinne dieser Richtlinie alle Kraftfahrzeuge der Klassen N₂ und N₃ sowie Anhänger der Klassen O₃ und O₄ zu verstehen (wie in Anhang 1 der Richtlinie 70/156/EWG festgelegt), die zur Benutzung im Straßenverkehr bestimmt, mit einer Karosserie versehen sind oder nicht und eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h erreichen können.

Artikel 8

1. Die Mitgliedstaaten dürfen die EWG-Betriebserlaubnis oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für ein Fahrzeug nicht wegen der Spritzverhinderungsvorrichtungen verweigern, wenn diese das EWG-Genehmigungszeichen tragen und den Vorschriften des Anhangs III entsprechend eingebaut sind.
2. Die Mitgliedstaaten dürfen den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung von Fahrzeugen nicht wegen der Spritzverhinderungsvorrichtungen verweigern oder verbieten, wenn diese das EWG-Genehmigungszeichen tragen und den Vorschriften des Anhangs III entsprechen.

Artikel 9

1. Jedes nach dem 30. September 1988 zur Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis vorgeführte Fahrzeug muß den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.
2. Jedes am oder nach dem 1. Mai 1989 in den Straßenverkehr gebrachte neue Fahrzeug muß den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.
3. Ab dem 1. Oktober 1989 müssen alle im Straßenverkehr befindlichen Fahrzeuge den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

Artikel 10

Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 11 erlassen.

Artikel 11

Wird auf das in diesem Artikel festgelegte Verfahren Bezug genommen, so entscheidet die Kommission nach Befragen des durch die Richtlinie 70/156/EWG eingesetzten Ausschusses, im folgenden "Ausschuß" genannt. Der Ausschuß berät die Angelegenheit auf der Grundlage eines Antrages der Kommission. In ihrem Antrag auf eine Stellungnahme des Ausschusses kann die Kommission eine Frist zur Abgabe dieser Stellungnahme festlegen. Den Beratungen des Ausschusses folgt keinerlei Abstimmung. Jedes Mitglied des Ausschusses kann jedoch die Aufnahme seiner Meinung in den Sitzungsbericht verlangen.

Artikel 12

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie vor dem 1. Oktober 1988 nachzukommen, und setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am

Juli 1987

Im Namen des Rates

Der Präsident

LISTE DER ANHÄNGE

- Anhang I - Begriffsbestimmungen und allgemeine Vorschriften
- Anhang II - Vorschriften betreffend die Bauartgenehmigung für
Spritzverhinderungsvorrichtungen
- Anlage 1 : Prüfversuche an Spritzverhinderungsvorrichtungen
der Kategorie 1
- Anlage 2 : Prüfversuche an Spritzverhinderungsvorrichtungen
der Kategorie 2
- Anlage 3 : Muster einer EWG-Genehmigungszeichens
- Anlage 4 : Muster eines EWG-Bauartgenehmigungsbogens für eine
Spritzverhinderungsvorrichtung
- Anhang III - Vorschriften betreffend den Einbau der Spritzverhinderungs-
vorrichtungen in den Fahrzeugen
- Anlage : Anhang zum EWG-Betriebserlaubnisbogen für einen
Fahrzeugtyp hinsichtlich des Einbaus der Spritz-
verhinderungsvorrichtungen
- Anhang IV - Übereinstimmung der Produktion - allgemeine Bestimmungen -
Einstellung der Produktion

Zeichnungen

ANHANG I

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

1. Begriffsbestimmungen

1.1 Spritzverhinderungsvorrichtung

Vorrichtungen, die dazu bestimmt sind, das von den Fahrzeugreifen aufgeschleuderte Wasser zurückzuhalten, die Verprühung des Wassers zu hemmen und die Wassertröpfchen in niedriger Geschwindigkeit auf die Fahrbahn zurückzulenken sowie gleichzeitig die Gefährdung anderer Strassenbenutzer durch von den Reifen des Fahrzeugs aufgeschleuderte kleine Gegenstände (wie Steine, Schlamm usw.) zu verringern.

1.2 Radabdeckung (Kotflügel)

Der Teil der Spritzverhinderungsvorrichtung, der vom Reifen aufgeschleudertes Wasser usw. abfangen und in Richtung auf den Boden ableiten soll. Kotflügel können fester Bestandteil der Fahrzeugkarosserie sein.

1.3 Regenfänger

Der hinter dem Rad am unteren Teil des Fahrgestells oder am Kotflügel angebrachte flexible Teil der Spritzverhinderungsvorrichtung. Der Regenfänger muß auch die Gefährdung anderer Straßenbenutzer durch von den Reifen aufgeschleuderte kleine Gegenstände, insbesondere Split, verringern.

1.4 Schürze

Der Teil der Spritzverhinderungsvorrichtung in oder nahe der senkrechten Längsebene des Fahrzeugs. Schürzen können fester Bestandteil der Fahrzeugkarosserie sein.

1.5 Spritzdämpfer

Eine Vorrichtung zur Aufnahme der Energie und Verringerung der Intensität des von dem Reifen gegen eine Oberfläche aufgeschleuderten Wassers, das dadurch in feine Tröpfchen dispergiert wird.

1.6 Luft/Wasserseparator

Teil der Schürze und/oder des Regenfängers, das die Luft unter Zurückhaltung eines Teils des aufgestäubten Wassers (Sprühwassers) hindurchtreten lässt.

1.7 Gelenkte Räder

Räder, die durch das Lenksystem des Fahrzeugs gesteuert werden.

1.8 Schwenkachse

Eine um einen Mittelpunkt derart schwenkbare Achse, daß sie einen horizontalen Kreis beschreiben kann.
Im Sinne dieser Richtlinie gilt eine als "Drehschemellenker" ausgebildete Schwenkachse als Lenkachse und wird entsprechend behandelt.

1.9 Hubachse

Achse, die während des normalen Betriebs des Fahrzeugs von der Straße abgehoben werden kann.

1.10 Berührungsellipse des Reifens

Teil des Reifens, der die Straße (Fahrbahnoberfläche) unter normalen Betriebsbedingungen berührt, gemessen im Winkel von 90° zum Laufflächenumfang.

1.11 Typ einer Spritzverhinderungsvorrichtung

"Typ einer Spritzverhinderungsvorrichtung" sind alle Vorrichtungen, die sich in nachstehenden Hauptmerkmalen nicht unterscheiden:

- Werkstoffe,
- Form,
- Abmessungen (insofern diese das Werkstoffverhalten beeinflussen).

2. Allgemeine Bestimmungen

2.1 Spritzverhinderungsvorrichtungen müssen so konstruiert sein, daß sie die Reifen nicht beschädigen.

Ferner müssen Spritzverhinderungsvorrichtungen das freie Strömen der Luft über die Reifen und Bremsbacken gestatten, damit ein Heißlaufen verhindert wird.

ANHANG II

BEDINGUNGEN BETREFFEND DIE EWG-BAUARTGENEHMIGUNG FÜR DIE SPRITZVERHINDERUNGS- VORRICHTUNGEN

1. Kategorien von Spritzverhinderungsvorrichtungen. Prüfversuche und zum Erhalt der Bauartgenehmigung einzuhaltende Werte

- 1.1 Im Sinne dieser Richtlinie werden Spritzverhinderungsvorrichtungen in nachstehende zwei Kategorien unterteilt.

Kategorie I : Mit seitlichen Schürzen und/oder Regenfängern versehene Spritzverhinderungsvorrichtungen.

Kategorie II : Luft/Wasserseparatoren mit Schürzen und Regenfängern.

- 1.2 Vorrichtungen der Kategorie I werden dem in der Anlage 1 beschriebenen Prüfversuch unterzogen und müssen die in Nummer 4 genannten Anlage erwähnten Ergebnisse aufweisen.

- 1.3 Vorrichtungen der Kategorie II werden den in der Anlage 2 beschriebenen Prüfversuchen und Nachprüfungen unterzogen.

2. Antrag auf Erteilung der EWG-Bauartgenehmigung

- 2.1 Der Antrag auf Erteilung einer EWG-Bauartgenehmigung für einen Spritzverhinderungsvorrichtungstyp ist vom Inhaber der Fabrik- oder Handelsmarke oder von seinem Beauftragten zu stellen.

- 2.2 Für jeden Vorrichtungstyp sind dem Antrag nachstehende Dokumente in dreifacher Ausfertigung sowie nachstehende Auskünfte und Gegenstände beizufügen :

- 2.2.1 Technische Beschreibung, in der der Fahrzeugtyp (die Fahrzeugtypen) im einzelnen genannt sind, für die die Spritzverhinderungsvorrichtung bestimmt ist, sowie die Merkmale und Abmessungen entsprechend Anhang III, die verwendeten Werkstoffe und Zeichnungen in brauchbarem Maßstab mit hinreichenden Einzelheiten zur Verdeutlichung der geometrischen Bedingungen für die Befestigung am Fahrzeug; Anleitungen zum Anbau.

Aus der Zeichnung muß die Stelle zur Anbringung des EWG-Genehmigungszeichens ersichtlich sein.

- 2.2.2 Vier Muster, von denen drei zur Erprobung dienen und das vierte für spätere Nachprüfungen bei der Prüfstelle verbleibt. Die Prüfstelle kann weitere Muster anfordern.

2.3 Aufschriften

Jedes Muster muß deutlich und unverwischbar die Aufschrift der Fabrik- oder Handelsmarke des Antragstellers und die Kennzeichnung der Kategorie nach Nummer 1.1 tragen. Für das EWG-Genehmigungszeichen ist ein hinreichend großer Platz vorzusehen.

2.4 Kennzeichnung

- 2.4.1 Jede einem Typ entstreichende Spritzverhinderungsvorrichtung, für den im Sinne dieser Richtlinie die EWG-Bauartgenehmigung erteilt wurde, muß das EWG-Genehmigungszeichen tragen. Das EWG-Genehmigungszeichen ist derart an der Vorrichtung anzubringen, daß es auch nach dem Anbau am Fahrzeug unverwischbar und deutlich sichtbar bleibt.

- 2.4.2 Das EWG-Genehmigungszeichen (wovon ein Muster als Anlage 3 beige-fügt ist) besteht aus :
- 2.4.2.1 einem Rechteck mit eingeschriebenem Buchstaben "e", gefolgt von der Kennzahl oder den Kennbuchstaben des Mitgliedstaats, der die EWG-Bauartgenehmigung erteilt hat, nämlich
- 1 für die Bundesrepublik Deutschland, 2 für Frankreich, 3 für Italien, 4 für die Niederlande, 6 für Belgien, 9 für Spanien, 11 für das Vereinigte Königreich, 13 für Luxemburg, 18 für Dänmark, 21 für Portugal, IRL für Ireland, und EL für Griechenland;
- 2.4.2.2 der EWG-Genehmigungsnummer (entsprechend der Nummer auf dem Bauartgenehmigungsbogen, von dem ein Muster als Anlage 4 beige-fügt ist);
- 2.4.2.3 den Symbolen "I" oder "II", mit denen die Kategorie angegeben wird, zu denen die Vorrichtung gehört;
- 2.4.2.4 Die EWG-Genehmigungsnummer und die Symbole müssen dicht an dem Rechteck entweder oberhalb oder unterhalb des Buchstabens "e" oder links oder rechts von diesem Buchstaben stehen. Die Ziffern der Genehmigungsnummer müssen auf derselben Seite wie der Buchstabe "e" stehen und nach derselben Richtung hin verlaufen. Die zusätzlichen Symbole müssen auf der anderen Seite der Genehmigungsnummer stehen. Die Verwendung römischer Ziffern ist bei der Genehmigungsnummer zu vermeiden, damit keine Verwechslung mit anderen Symbolen entsteht.

ANLAGE 1

Prüfversuche an Spritzverhinderungsvorrichtungen der Kategorie I

1 Prinzip

Durch diesen Prüfversuch soll mengenmäßig die Fähigkeit eines spritzdämpfenden Materials festgestellt werden, aus einer Reihe von Spritzdüsen direkt aufgespritztes Wasser zurückzuhalten. Die Versuchsanordnung muß die Bedingungen wiedergeben, denen eine solche an einem Fahrzeug angebaute Vorrichtung hinsichtlich der Menge und der Geschwindigkeit des durch die Bodenberührung des Reifens aufgespritzten Wassers unterworfen ist.

2. Prüfgeräte

In Figur 8 ist die auf der britischen Norm AU 200 1984, geändert durch Amendment no 1 (1986), beruhende Prüfanordnung wiedergegeben. Die Prüfungen sind in einer zugfreien Umgebung durchzuführen.

3. Verfahren

- 3.1 Ein 500 (+0/-5)mm breites, 750 mm langes Prüfstück des zu erprobenden Materials sicher befestigen oder die Vorrichtung in den senkrechten Rahmen des Prüfgeräts einspannen, wobei darauf zu achten ist, daß das Prüfstück oder die Vorrichtung sich richtig über den Begrenzungen des Kollektors befinden und das Wasser weder vor noch nach seinem Auftreffen durch die Befestigungsart abgelenkt werden kann.
- 3.2 Bei einer Wasserfließgeschwindigkeit von 0,675 ($\pm$ 0,01) l je Sekunde mindestens 90 l Wasser aus einer waagerechten Entfernung von 500 ($\pm$ 2) mm auf das Prüfstück spritzen.
- 3.3 Das Wasser von dem Prüfstück in den Kollektor rinnen lassen und die Menge des gesammelten Wassers im Verhältnis zum aufgespritzten Wasser prozentual bestimmen.
- 3.4 Den Prüfversuch fünfmal wiederholen und den durchschnittlichen Prozentsatz des gesammelten Wassers errechnen.

4. Ergebnisse

- 4.1 Der ermittelte Durchschnittswert für das bei fünf Prüfungen gesammelte Wasser darf nicht unter 65% der auf die Vorrichtung geschleuderten Wassermenge sein.
- 4.2 Weichen der höchste und der niedrigste Prozentsatz des gesammelten Wassers um mehr als 5% voneinander ab, ist der Versuch ungültig und muß wiederholt werden.

Weichen in dieser zweiten Versuchsreihe der höchste und der niedrigste Prozentsatz des gesammelten Wassers wiederum um mehr als 5% voneinander ab und/oder erfüllt der Durchschnittswert nicht die Bedingungen von Nummer 4.1, wird die Bauartgenehmigung versagt.

ANHANG II

ANLAGE 2

Prüfversuche an Luft-Wasserseparatoren

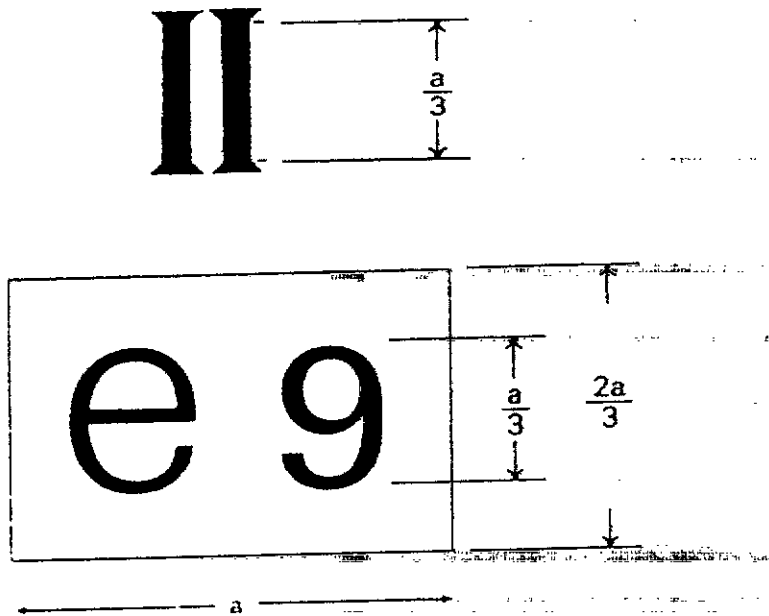
- 1 Die Vorrichtung gemäß Anhang III Nummer 7.2.2, jedoch im Abstand von 0,85 R von einer durch den Radmittelpunkt verlaufenden, 75 mm von einer parallel zu dem Rad in Geradeausstellung stehenden Ebene befestigen.
- 2 Das Rad mit einer Winkelgeschwindigkeit in Drehung versetzen, die einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h entspricht und das Rad 500 mal durch die Vorrichtung drehen, wobei eine Lenkbewegung von $\pm 30^\circ$ simuliert wird.
- 3 Die Vorrichtung überprüfen und feststellen, ob sich die Reifenausschnitte selbständig schließen, wenn das Rad in Geradeausstellung zurückgeführt wird.

Prüfen, ob der Reifen deutlich sichtbar abgenutzt ist.

ANLAGE 3

Muster eines EWG-Genehmigungszeichens.

$a \geq 12 \text{ mm}$



148

A diagram showing the height dimension of the number '148'. A vertical line with arrows at both ends indicates the height, which is labeled $\frac{a}{3}$.

Für die mit obigem EWG-Genehmigungszeichen versehenen
Spritzverhinderungsrichtung bei der es sich um einen Luft-Wasserseparator
(Kategorie II) handelt, wurde in Spanien (e9) unter der Nummer 148 die
Bauartgenehmigung erteilt. Die Ziffern wurden nur als Beispiel verwendet.

ANLAGE 4

Muster eines EWG-Bauartgenehmigungsbogen für Spritzverhinderungs-
vorrichtungen (größtes Format : A4 (210 mm x 297 mm))

e...

1)

Benachrichtigung über die Erteilung, die Verweigerung, die Entziehung oder
die Erweiterung der EWG-Bauartgenehmigung für den Typ einer Spritzverhin-
derungsvorrichtung

EWG-Bauartgenehmigungsnr. Nr. der Erweiterung

1. Fabrik- oder Handelsmarke der Vorrichtung.....
2. Typ und Kategorie der Vorrichtung.....
3. Name und Anschrift des Herstellers.....
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers...
.....
5. Merkmale der im Fahrzeug eingebauten Spritzverhinderungsvorrichtungen
(Kurzbeschreibung, Handelsmarke oder Handelsbezeichnung, Nummern)
.....
6. Fahrzeug zur Bauartgenehmigung vorgeführt am
7. Mit der Durchführung der Prüfungen für die EWG-Bauartgenehmigung
beauftragter Technischer Dienst
8. Datum und Nummer des von diesem Dienst erstellten Prüfberichts
9. Datum der Erteilung, Verweigerung, Entziehung oder Erweiterung der
EWG-Bauartgenehmigung (2).....
10. Gegebenenfalls Grund (Gründe) für die Verweigerung der EWG-Bauartge-
nehmigung
11. Die Erweiterung der EWG-Bauartgenehmigung hinsichtlich des Einbaus von
Spritzverhinderungsvorschriften wird gewährt/verweigert (2)
12. Ort
13. Datum
14. Unterschrift
15. Die Liste der zum EWG-Bauartgenehmigungsbogen gehörenden Dokumente, die
bei der Behörde, die die Genehmigung erteilt hat, aufbewahrt werden, ist
beigefügt; eine Kopie ist auf Antrag erhältlich.
16. Anmerkungen

1) Name der Behörde.

2) Nichtzutreffendes streichen.

Beispiel eines EWG-Bauartgenehmigungsbogens für eine Spritzverhinderungs-
vorrichtung

Richtlinie 87/.../EWG

Erweiterung der EWG-Bauartgenehmigung
Typ
Zusammenstellung der beigefügten Unterlagen

Gesamte Seitenzahl des Bauartgenehmigungsbogens	= 12
Anzahl der Seiten mit Beschreibungen	= 5
Anzahl der Seiten mit Zeichnungen	= 4
Anzahl der Fotos	= 3

	Seiten-Nr.
- Allgemeines	1
- Typ des Fahrzeugs, für den die Vorrichtung bestimmt ist	5
- Beschreibung der Spritzverhinderungsvorrichtung	4
- Anleitungen für den Anbau	3

Zeichnungen und Fotos

- Zeichnung(en) betreffend den Einbau des Vorrichtung : 031.3.048 (2 Seiten A3)
031.3.049 (2 Seiten A4)
- Foto(s) : 031.13.020 bis 030 (3)

Sämtliche Unterlagen, Zeichnungen und Fotos müssen die Nummer der Betriebs-
erlaubnis/Erweiterung tragen.

ANHANG III

VORSCHRIFTEN BETREFFEND DEN ANBAU DER SPRITZVERHINDERUNGSVORRICHTUNGEN AN DEN FAHRZEUGEN

1. Achsen

Ist ein Fahrzeug mit einer oder mit mehreren Hubachsen ausgerüstet, so muß die Spritzverhinderungsvorrichtung :

- 1.1 alle Räder der Achse bei abgesenktem Zustand und die auf der Fahrbahn laufenden Räder bei angehobener Achse abdecken;
- 1.2 die für Starrachsen geltenden Bedingungen erfüllen, wenn sie an einer Schenkachse angebracht ist. Ist sie nicht an diesem Teil angebracht, so muß sie die Vorschriften erfüllen, die für Lenkachsen gelten.

2. Anordnung der äußeren Schürzen

- 2.1 Bei nicht gelenkten Rädern darf der Abstand (c) zwischen der tangentiellen Längsebene der äußeren Reifenwand und der Innenkante der Schürze nicht mehr als 50 mm betragen, sofern der Radius der Innenkante der Schürze gemäß den Nummern 5.2 und 7.2.1 geringer ist als 1,0 R; in einem solchen Falle darf er 100 mm nicht übersteigen (Fig.).
- 2.2 Bei gelenkten Rädern darf der Abstand (c) 100 mm nicht übersteigen.

3. Zustand des Fahrzeugs

Zum Anbau der Spritzverhinderungsvorrichtungen muß sich das Fahrzeug in nachstehend beschriebenen Zustand befinden :

- (a) Es muß unbeladen, in fahrbarem Zustand, mit Aufbau, Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug und Ersatzrad versehen und mit seinem Fahrer besetzt sein. Wird die Zugmaschine für einen Sattelanhänger geprüft, muß der Sattelanhänger angehängt sein. In allen Fällen müssen die Räder in Geradeausstellung stehen.
- (b) Bei der Prüfung von Sattelanhängern müssen deren Ladeflächen horizontal sein.
- (c) Die Reifen haben normalen Betriebsdruck.

4. Vorschriften für die Anbringung

- 4.1 Spritzverhinderungsvorrichtungen an Rädern, die vom Boden des Aufbaus überdeckt sind, müssen die Vorschriften der Nummern 5, 6 oder 7 erfüllen.
- 4.2 Spritzverhinderungsvorrichtungen an anderen Rädern müssen die Vorschriften nach den Nummern 5 oder 7 erfüllen.
- 4.3 In oder zwischen (Teilen von) Schmutzfängern, Kotflügeln, Schürzen, Spritzdämpfen, Luft-Wasserseparatoren, Regenfängern und dem Fahrgestell darf es (im Falle der Nr. 6) keine Lücken geben, die Wasserspritzer oder aufgeschleuderte Teilchen beim Fahren des Fahrzeugs hindurchlassen.

5. Besondere Vorschriften für Spritzdämpfer an Achsen mit gelenkten oder nicht gelenkten Rädern

5.1 Schmutzfänger

5.1.1 Schmutzfänger müssen den unmittelbar über, vor oder hinter dem (den) Reifen liegenden Raum abdecken:

- (a) Bei Einfach- oder Mehrfachachsen, wo der Abstand d (Fig. 4) zwischen den Reifen auf nebeneinanderliegenden Achsen mehr als 300 mm beträgt, muß sich die vordere Kante (Fig. 2 Ziffer C) so weit nach vorn erstrecken, daß sie eine Linie O-Z erreicht, auf der der Winkel Theta bei Lenkachsen höchstens 30° zur Horizontalen und bei starren Achsen höchstens 20° zur Horizontalen beträgt.

Die unterste Kante (Fig. 2 Punkt A) muß sich in einer Weise nach unten erstrecken, daß sie sich nicht mehr als 100 mm über einer durch den Mittelpunkt des Rades verlaufenden Linie befindet.

- (b) Bei Mehrfachachsen, wo der Abstand zwischen den Reifen auf nebeneinanderliegenden Achsen nicht mehr als 300 mm beträgt, muß der Schmutzfänger wie in Fig. 4a gezeigt beschaffen sein.

- (c) Der Schmutzfänger muß eine Gesamtbreite q (Fig. 1) haben, die zumindest ausreicht, um die ganze Breite des Reifens b oder im Falle von Zwillingsreifen die ganze Breite der beiden Reifen t zu überdecken, wobei die vom Hersteller angegebenen äußersten Reifen/Radabmessungen zu berücksichtigen sind. Die Abmessungen b und t sind auf Narbenhöhe ohne Berücksichtigung von Markierungen, Rippen, Schutzringen usw. an den Reifenwänden zu ermitteln.

5.1.2 Die Vorderseite des hinteren Teils des Schmutzfängers muß entsprechend den Bestimmungen in Anhang II mit spritzdämpfendem Material überzogen sein. Auf der Innenseite muß der Schmutzfänger bis zu einer Höhe, die durch eine vom Radmittelpunkt ausgehende und mit der Horizontalen einen Winkel von 45° bildenden Linie bestimmt ist, mit diesem Material ausgekleidet sein (Fig. 3).

5.2. Äussere seitliche Schürzen

5.2.1 Bei Einfach- oder Mehrfachachsen, wo der Abstand d zwischen den Reifen zweier nebeneinanderliegender Achsen größer ist als 300 mm, darf die Unterkante der äußeren seitlichen Schürze nicht über den folgenden, vom Radmittelpunkt aus gemessenen Abständen und Radien liegen (siehe Fig. 2).

(a) Achsen mit gelenkten Rädern

Vorderkante (nach der Vorderseite des Fahrzeugs hin gelegen)
(Kante C bei 30°)

Hinterkante (nach dem hinteren Teil des Fahrzeugs zu gelegen) $R_v = 1,25 R$
(Kante A bei 100 mm)

Oberkante (unmittelbar über dem Reifen)

(b) Achsen mit nicht gelenkten Rädern

Vorderkante (Kante C bei 20°)

Hinterkante (Kante A 100 mm)

$R_v = 1,05 R$

Oberkante (unmittelbar über dem Reifen)

Dabei ist R der Radius des an dem Fahrzeug befindlichen Reifens und R_v der als Radius ausgedrückte Abstand, in dem sich die Unterkante der äußeren Schürze befindet.

5.2.2 Bei Mehrfachachsen, wo der Abstand d zwischen den Reifen nebeneinanderliegender Achsen nicht größer als 300 mm ist, müssen die in dem Raum zwischen den Achsen liegenden äußeren Schürzen sich in den in Ziffer 5.2.1 beschriebenen Abständen befinden und sich in einer Weise nach unten verlängern, daß sie entweder nicht mehr als 150 mm über einer horizontalen Linie liegen, die durch die Reifenmittelpunkte verläuft, oder daß der horizontale Abstand zwischen ihren untersten Kanten 60 mm nicht übersteigt, oder daß beide Bedingungen erfüllt sind (Fig. 4a)

5.2.3 Die äußeren seitlichen Schürzen müssen an jedem Punkt hinter einer durch den Radmittelpunkt verlaufenden senkrechten Linie mindestens 45 mm tief hinunter reichen. Die Tiefe der Schürze darf vor dieser Linie stufenweise abnehmen.

5.3 Regenfänger

5.3.1 Für die Breite der Regenfänger gilt die Vorschrift für q in Nummer 5.1.1 (c); ausgenommen davon ist der Fall, wo der Regenfänger sich innerhalb des Kotflügels befindet, dann muß er mindestens so breit wie die Lauffläche des Reifens sein.

5.3.2 Die Grundstellung des Regenfängers ist im wesentlichen senkrecht.

5.3.3 Die Unterkante des Regenfängers darf höchstens 200 mm vom Boden entfernt sein (Fig. 3).

5.3.4 Der Regenfänger darf, horizontal gemessen, nicht mehr als 100 mm von der hintersten Reifenkante entfernt sein.

5.3.5 Bei Mehrfachachsen, wo der Abstand d zwischen den Reifen auf nebeneinanderliegenden Achsen geringer als 250 mm ist, dürfen nur die hinteren Räder mit Regenfängern ausgerüstet sein. Ist der Abstand d zwischen den Reifen nebeneinanderliegender Achsen 250 mm und mehr, muß sich ein Regenfänger hinter jedem Rad befinden (Fig. 4b).

5.3.6 Regenfänger dürfen durch eine auf einen 50 mm oberhalb ihrer Unterkante liegenden Punkt aufgebrachte Kraft von 3 N je 100 mm Breite um nicht mehr als 100 mm nach hinten abgelenkt werden.

5.3.7 Die gesamte vordere Fläche des Regenfängers muß mit spritzdämpfendem Material gemäß den Bestimmungen in Anhang II überzogen sein.

6. Spritzdämpfer für Achsen mit nicht gelenkten Rädern (vgl. Nummer 4.2)

6.1. Äußere seitliche Schürzen

Vorzugsweise sollten äußere Schürzen den Bereich von der Karosserie oben bis zu den Reifenseiten und um den Reifenumfang herum unten, von der Vorderseite des (ersten) Reifens bis zu den Kotflügeln oder Regenfängern hinter dem (letzten) Reifen bedecken.

Es gelten nachstehende Mindestanforderungen.

6.1.1 Höhe: die äußere Schürze muß den Abstand zwischen der äußeren Kante des Regenfängers (hinten) und der senkrechten Tangentialebene des obersten Punktes des (der) Reifen(s) bedecken. Sie darf nicht weniger als 100 mm tief sein.

6.1.2 Länge: Die äußere Schürze muß den Abstand zwischen der äußeren Kante des Regenfängers (hinten) und der senkrechten Tangentialebene zur Vorderkante des Reifens bedecken (siehe Fig. 5b). Wenn es in Anwendung von Nummer 5.3.5 bei Mehrfachachsen nicht hinter jedem Rad einen Regenfänger gibt, muß die Schürze den Abstand zwischen der Außenkante des Regenfängers und der senkrechten Tangentialebene zur Vorderkante des Reifens des Rades auf der ersten Achse bedecken (Fig. 5a).

6.1.3 Die gesamte Innenfläche der äußeren Schürze muß gemäß den Spezifikationen in Anhang II mit spritzdämpfendem Material überzogen sein.

6.2 Regenfänger

Diese Regenfänger müssen bis zum unteren Teil der Fahrzeugkonstruktion reichen. Sie müssen die Bestimmungen der Ziffern 5.3.1 bis 5.3.7 erfüllen.

7. Luft/Wasserseparatoren

7.1 Schmutzfänger

7.1.1 Die Schmutzfänger müssen die Bestimmungen nach 5.1.1 (c) erfüllen.

7.1.2 Schmutzfänger für Einfach- oder Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den Reifen auf zwei nebeneinanderliegenden Achsen größer als 300 mm ist, müssen ebenfalls die Bestimmungen nach 5.1.1 (a) erfüllen.

7.1.3 Bei Mehrfachachsen, wo der Abstand zwischen den Reifen auf zwei nebeneinanderliegenden Achsen 300 mm nicht übersteigt, müssen die Kotflügel auch dem Muster in Fig. 7 entsprechen.

7.2 Seitliche Schürzen

7.2.1 Luft/Wasserseparatoren, die die Bestimmungen in Anhang II erfüllen, müssen zumindest an den unteren Kanten der Schürzen vorhanden sein.

7.2.2 Bei Einfach- oder Mehrfachachsen, wo der Abstand zwischen den Reifen auf zwei nebeneinanderliegenden Achsen 300 mm übersteigt, muß die Unterkante des an der äußeren Schürze befindlichen Luft/Wasserseparators nachstehende Höchstabmessungen und Höchststradien haben, gemessen vom Mittelpunkt des Rades aus (Fig. 6):

Achsen mit gelenkten Rädern

Vorderkante (nach der Vorderseite des Fahrzeugs hin gelegen)
(Kante C bei 30°)
Hinterkante (nach dem hinteren Teil des Fahrzeugs zu gelegen) $R_v = 1,05 R$
(Kante A bei 100 mm)
Oberkante (unmittelbar über dem Reifen)

Achsen mit nicht gelenkten Rädern

Vorderkante (Kante bei 20° bei)
Hinterkante (Kante A bei 100 mm) $R_v = 1,00 R$
Oberkante (unmittelbar über dem Reifen)

Dabei sind: R = Radius des an dem Fahrzeug montierten Reifens,
 R_v = radialer Abstand von der Unterkante der äußeren Schürze.

7.2.3 Bei Mehrfachachsen, wo der Abstand zwischen den Reifen auf zwei nebeneinanderliegenden Achsen nicht größer als 300 mm ist, müssen die sich in dem Zwischenraum zwischen beiden Achsen befindlichen äußeren Schürzen den Verlauf nach 7.1.3 nehmen und sich in einer Weise nach unten ausdehnen, daß sie nicht weiter als 100 mm über einer geraden waagerechten Linie entfernt sind, die durch die Radmittelpunkte verläuft (Fig. 7).

7.2.4 Die äußere Schürze darf an allen Punkten hinter einer senkrechten Linie, die durch den Radmittelpunkt verläuft, nicht weniger als 45 mm tief sein. Diese Tiefe darf vor dieser Linie stufenweise abnehmen.

7.3 Regenfänger

7.3.1 Regenfänger müssen:

- (a) entweder spritzdämpfende Vorrichtungen nach 5.1.2 und 5.3 oder
- (b) flexible Klappen nach 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.3.6 und 5.3.2 sein (Fig. 6).

7.3.2 Die den Spezifikationen im Anhang II entsprechenden Luft-Wasserseparatoren sind an den in Nummer 7.3.1 (b) genannten Regenfängern zumindest entlang der ganzen Seite anzubringen.

7.3.2.1 Die untere Kante dieser Separatoren darf nicht weiter als 120 mm vom Boden entfernt sein.

7.3.2.2 Dieser Separator muß mindestens 100 mm tief sein.

7.3.3 Der Regenfänger darf, horizontal gemessen, nicht weiter als 100 mm von der hintersten Kante des Reifens entfernt sein.

7.3.4 Nummer 5.3.5 findet ebenfalls Anwendung.

ANHANG

Muster

(größte Format : A4 (210 mm x 297 mm))

ANHANG ZUM EWG-BAUARTGENEHMIGUNGSBOGEN FÜR EINEN FAHRZEUGTYP HINSICHTLICH DES EINBAUS DER SPRITZVERHINDERUNGSVORRICHTUNGEN FÜR KRAFTFAHRZEUGE
(Artikel 4, Absatz 2 und Artikel 10 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger)

e...

1)

Nr. der EWG-Betriebserlaubnis Nr. der Erweiterung

1. Fabrik- oder Handelsmarke des Fahrzeugs.....
2. Typ und Klasse des Fahrzeugs.....
3. Name und Anschrift des Herstellers
4. (gegebenenfalls) Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers
5. Merkmale der am Fahrzeug angebaute Spritzverhinderungsrichtungen
(Kurzbeschreibung, Handelsmarke oder Handelsbezeichnung,
EWG-Genehmigungsnummer)
6. Fahrzeug zur Betriebserlaubnis vorgeführt am
7. Mit den Prüfungen für die EWG-Betriebserlaubnis beauftragter Technischer
Dienst
8. Datum des von diesem Dienst ausgestellten Berichts
9. Nr. des von diesem Dienst ausgestellten Berichts
10. Grund (Gründe) für die etwaige Erweiterung der EWG-Betriebserlaubnis
11. Die Erweiterung der EWG-Betriebserlaubnis hinsichtlich des Anbaus der
Spritzverhinderungsrichtungen wird gewährt/verweigert (2)
12. Ort
13. Datum
14. Unterschrift
15. Die Liste der den EWG-Betriebserlaubnisbogen bildenden Unterlagen, die bei
der Behörde, die die EWG-Betriebserlaubnis erteilt hat, aufbewahrt werden,
ist beigefügt; eine Kopie ist auf Antrag erhältlich.
16. (gegebenenfalls) Bemerkungen

(1) Name der Behörde.

(2) Nicht zutreffendes streichen.

Beispiel eines EWG-Betriebserlaubnisbogens für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich
des Anbaus der Spritzverhinderungsvorrichtungen

Richtlinie 8./.../EWG

Betriebserlaubnis/Erweiterung Nr.

Zusammenstellung der beigefügten Unterlagen

Gesamtseitenzahl der Dokumente	: 9
Anzahl der Seiten mit Beschreibungen	: 4
Anzahl der Seiten mit Zeichnungen	: 4
Anzahl der Fotos	: 1

	Seite Nr.
- Allgemeines :	1
- Allgemeine Beschreibung des Fahrzeugs :	2
- Gewichte und Abmessungen :	2
- Beschreibung der Spritzverhinderungsvorrichtung :	3

Zeichnungen und Fotos :

- Zeichnung(en) des Einbaus der Vorrichtung :	031.3.046 (2 Seiten A3)
	031.3.047 (2 Seiten A4)
- Foto(s):	031.13.027 (1)

Alle Dokumente, Zeichnungen und Fotos müssen die Nr. der Bauartgenehmigung/
Erweiterung der Bauartgenehmigung tragen.

ANHANG IV

ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION, ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN, EINSTELLUNG DER PRODUKTION

1 Übereinstimmung der Produktion

- 1.1 Vorrichtungen, die das EWG-Genehmigungszeichen tragen, müssen mit dem Typ übereinstimmen, für den die Bauartgenehmigung erteilt wurde. Die das Genehmigungszeichen vergebenden Behörden behalten ein Muster, das zusammen mit dem Bauartgenehmigungsbogen zur Nachprüfung, ob die auf den Markt gelangenden, mit den Genehmigungszeichen versehenen Stücke diese Bedingungen erfüllen, verwendet werden kann.
- 1.2 Durch das zum Zeitpunkt der Antragstellung hinterlegte Muster und die beschreibenden Unterlagen muß ein Typ der Vorrichtung definiert werden. Vorrichtungen, deren Merkmale den Merkmalen des Musters gleich sind, und deren Einzelteile sich mit Ausnahme von den Eigenschaften im Sinne des Anhangs nicht beeinträchtigenden Varianten nicht von denen des Musters unterscheiden, können als zu demselben Typ gehörig angesehen werden.
- 1.3 Der Hersteller hat Routineprüfungen durchzuführen, damit die Übereinstimmung der Produktion mit der genehmigten Bauart gewährleistet ist.

Zu diesem Zweck muß der Hersteller

- entweder über ein Laboratorium verfügen, das zur Durchführung der wesentlichen Prüfversuche ausgerüstet ist,
- oder die Versuche zur Prüfung der Übereinstimmung der Produktion von einem hierzu befugten Laboratorium durchführen lassen.

Die Ergebnisse der Nachprüfungen der Übereinstimmung der Produktion müssen den zuständigen Behörden mindestens ein Jahr lang zugänglich sein.

- 1.4 Die zuständigen Behörden dürfen außerdem Stichproben durchführen.
- 1.5 Die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Typ hat nach den in Anhang II genannten Bedingungen und Verfahren zu erfolgen.

Die Hersteller stellen den die Bauartgenehmigung erteilenden Behörden auf Antrag Exemplare des genehmigten Typs zur Verfügung, damit die Versuche und Prüfungen zur Feststellung der Übereinstimmung der Produktion durchgeführt werden können.

- 1.6 Übereinstimmung der Produktion liegt vor, wenn neun von zehn Stichproben die Vorschriften nach Nummer 4 der Anlage 1 zu Anhang II erfüllen.
- 1.7 Wird die Bedingung nach 1.6 nicht erfüllt, sind weitere zehn willkürlich entnommene Muster zu prüfen.

Der Mittelwert sämtlicher Messungen muß die Vorschriften nach Nummer 4 der Anlage 1 zu Anhang II erfüllen; keine Einzelmessung darf einen Wert ergeben, der unter einer Erfüllung dieser Spezifikationen um 95% liegt.

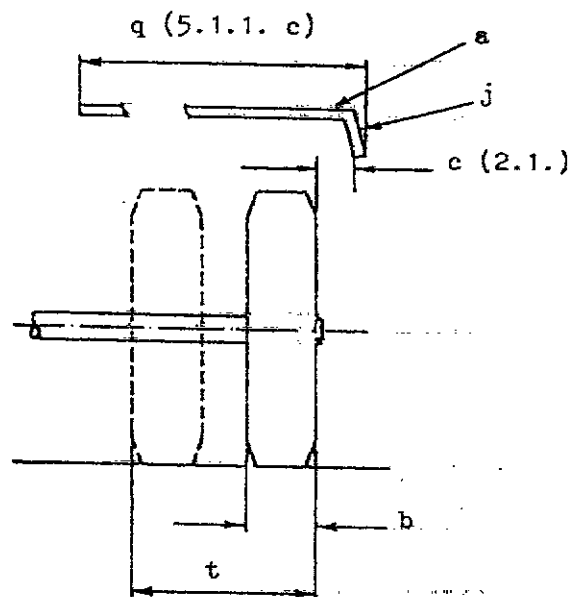
2. Allgemeine Bestimmungen

- 2.1 Die Hersteller und ihre Beauftragten, die eine Bauartgenehmigung besitzen, dürfen ihre Erzeugnisse nur dann verkaufen, wenn diesen ein technisches Merkblatt beigegeben wird, das die spezifischen Anbauanleitungen gemäß Anhang III enthält. Jeder Weiterverkäufer hat in derselben Weise vorzugehen.
- 2.2 Vorrichtungen dieses Typs müssen so konstruiert sein, daß sie bei normalem Betrieb auf der Straße einwandfrei funktionieren. Sie dürfen ferner keine konstruktionsmäßigen oder herstellungsmäßigen Fehler aufweisen, die ihr einwandfreies Funktionieren oder Verhalten beeinträchtigen.

3. Einstellung der Produktion

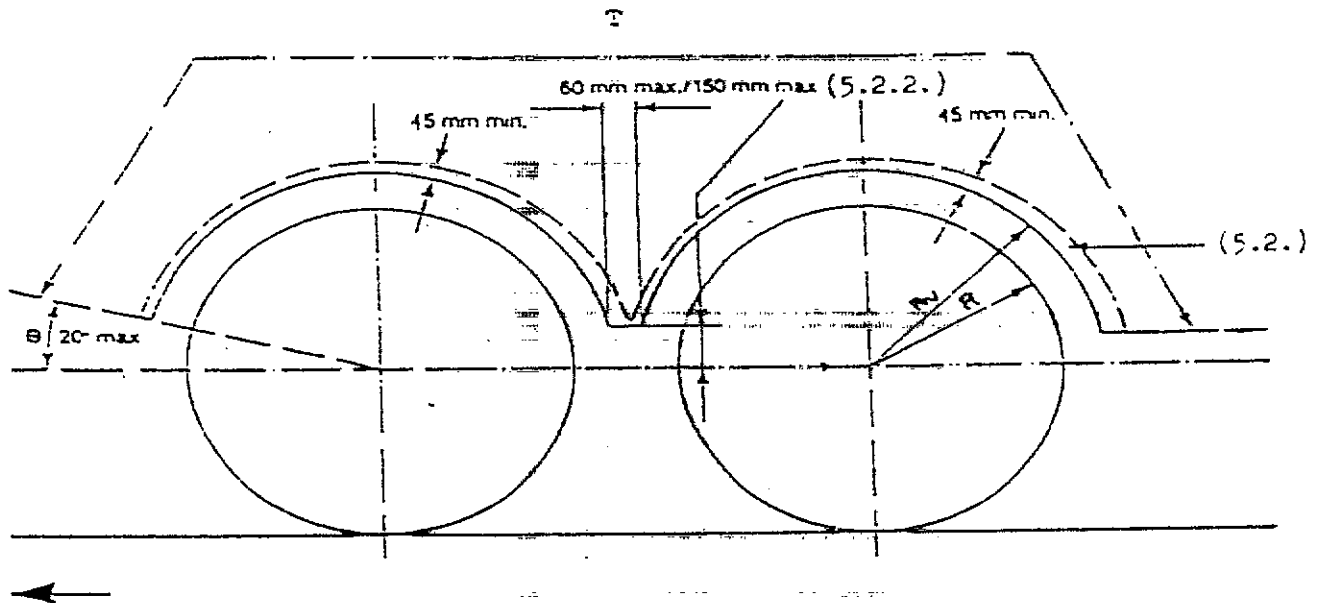
- 3.1 Stellt der Inhaber einer Bauartgenehmigung seine Produktion einer Vorrichtung ein, muß er die zuständigen Behörden hierüber unverzüglich unterrichten.

Fig. 1: Breite (q) des Schutzfängers (a)
und Position der Schürze

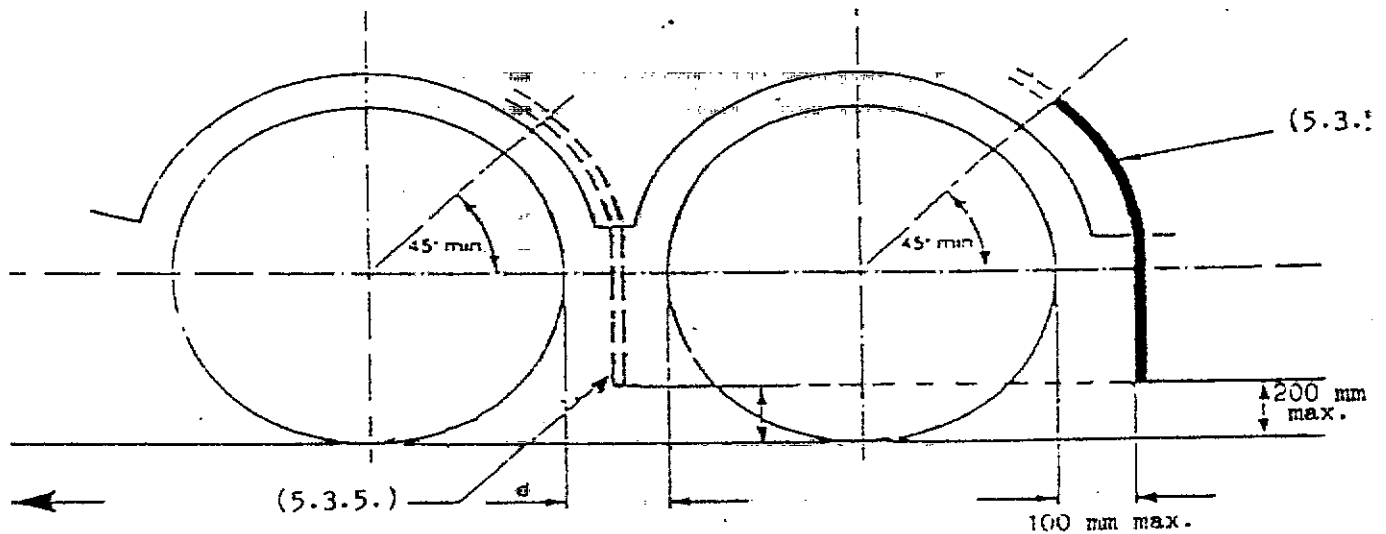


Anmerkung : Die Ziffern beziehen sich auf die entsprechenden Nummern des Anhangs

Fig 4 : Spritzdämpfer für Achsen mit gelenkten oder nicht gelenkten Rädern



a. Abmessungen der Schürze für Mehrfachachsen

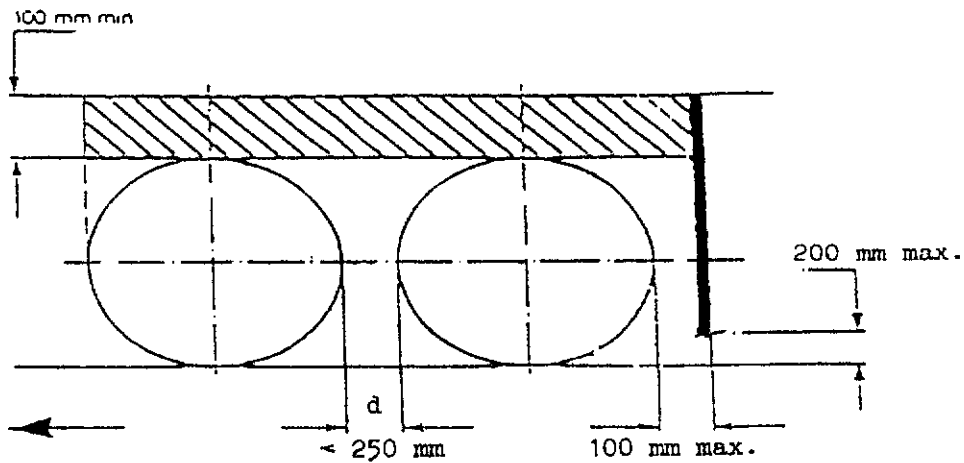


b. Position der Spritzdämpfer für Mehrfachachsen

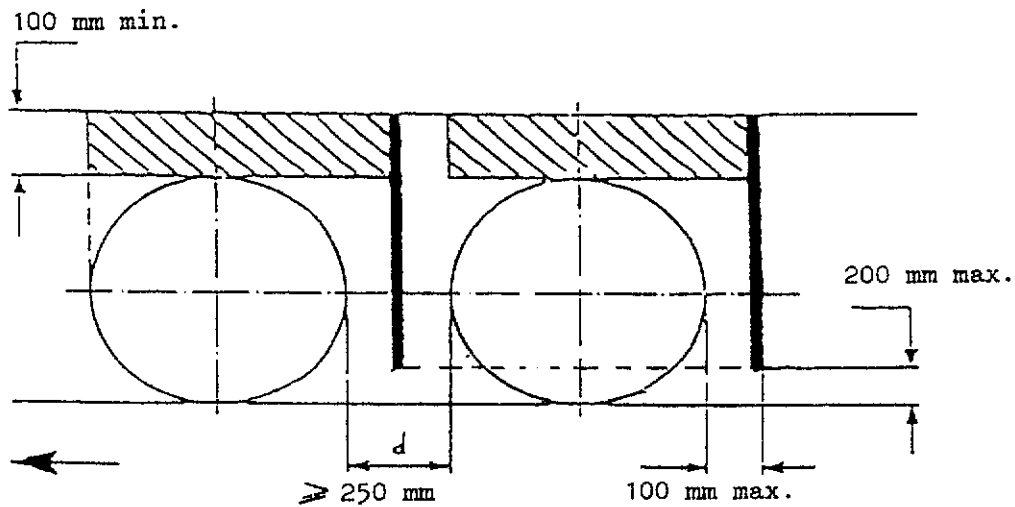
Anmerkung : 1. Die Ziffern beziehen sich auf die entsprechenden Nummern des Anhangs III.

2. T : Spannweite des Schutzfängers

Fig. 5 : Position der Spritzverhinderungsvorrichtungen an Achsen mit nicht gelenkten Rädern (Anhang III - Nummern 4.6 und 6)



a. Starre Mehrfachachsen, bei denen der Abstand d zwischen den Reifen kleiner ist als 250 mm.



b. Starre Einfachachsen oder Mehrfachachsen, bei denen der Abstand d zwischen den Reifen nicht kleiner ist als 250 mm.

Fig. 6 : Luft/Wasserseparatoren : Schürze und Regenfänger.

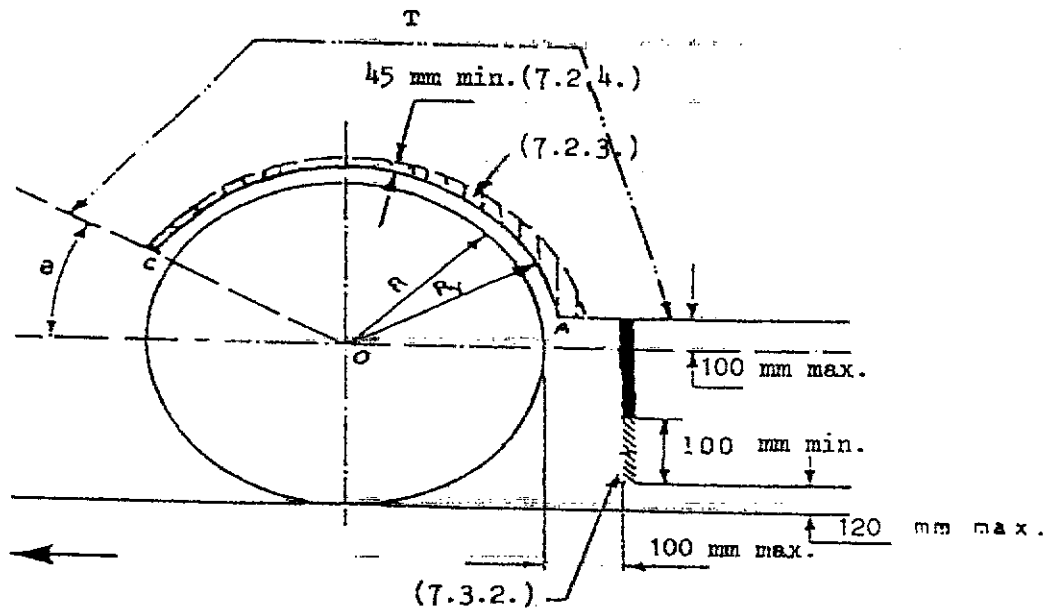
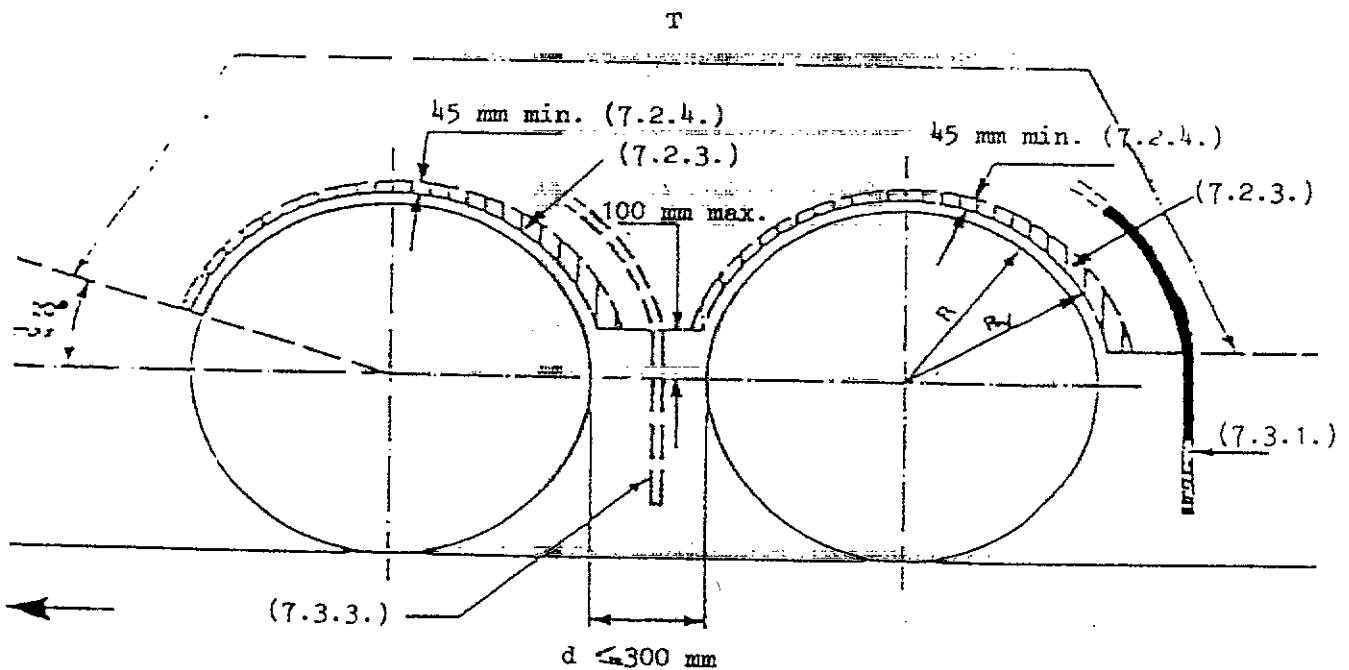


Fig. 7 : Luft/Wasserseparatoren für Mehrachachsen, bei denen der Abstand d zwischen den Reifen nicht größer ist als 300 mm : Schmutzfänger, Schürze und Regenfänger;

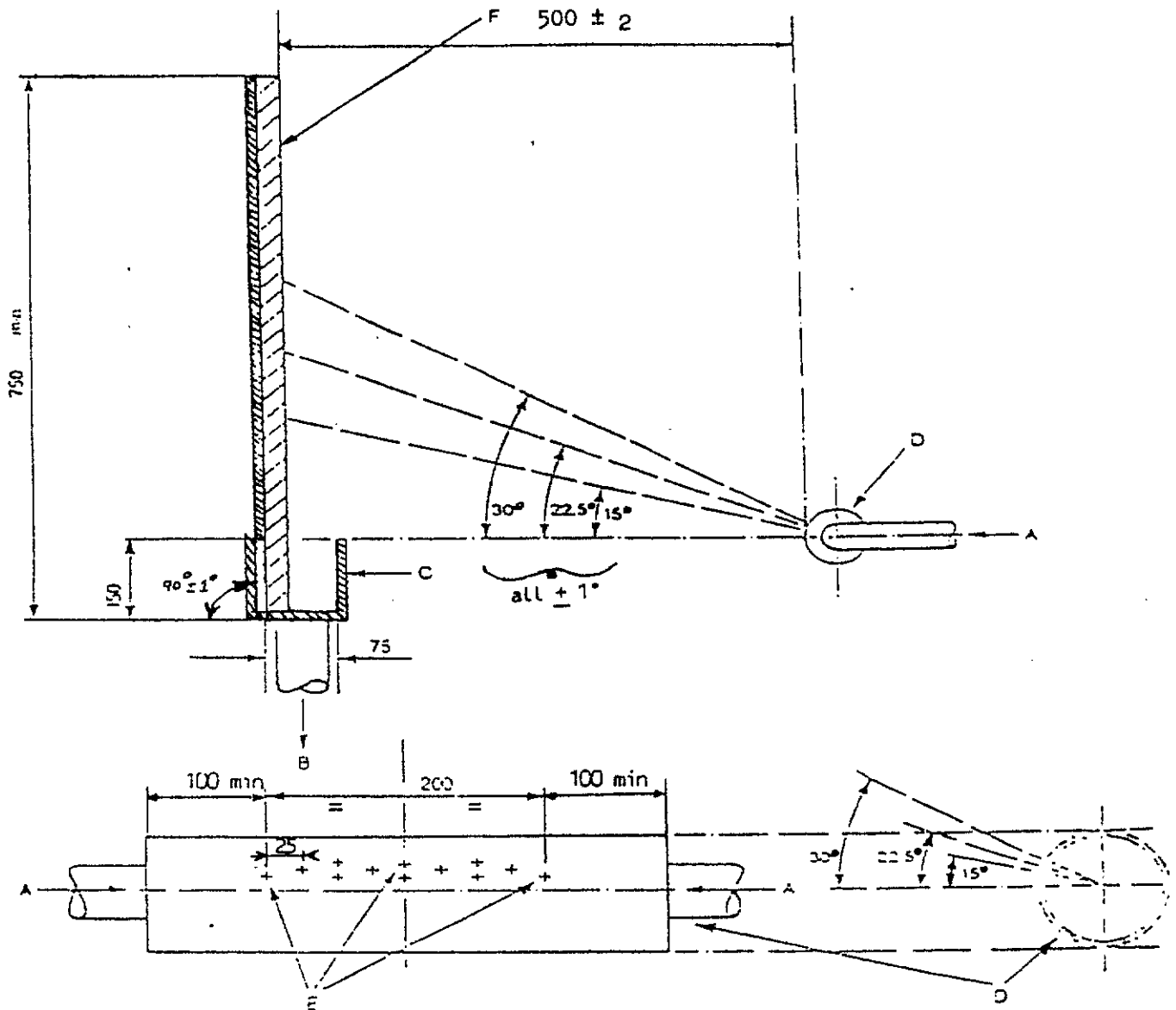


Anmerkung : 1. Die Ziffern beziehen sich auf die entsprechenden Nummern des Anhangs III.

2. T : Spannweite des Schmutzfänger

Fig. 8 : Anlage zur Prüfung der Spritzverhinderungsvorrichtungen

(Anhang II, Anlage 2)



Anmerkung: A - Wasseraustritt

B - Abfluss in den Kollektortank

C - Kollektor mit folgenden Innenabmessungen: Länge 500 ± 5 mm,
Breite 75 ± 2 mm
 $- 0$ mm

D - Dünnwandiges Rohr mit einem Durchmesser von 54 mm

E - 12 wie gezeigt gebohrte runde Löcher mit einem Durchmesser von
 $1,68 \pm 0,025$ mm
 $- 0$ mm

F - 500 ± 5 mm breites Prüfstück

Alle linearen Dimensionen in mm.

Vorschlag für
eine Richtlinie des Rates

zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
über seitliche Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) bestimmter
Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

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

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es ist von Bedeutung, dass die Gemeinschaft die erforderlichen Massnahmen trifft, um bis zum 31. Dezember 1992 den Binnenmarkt schrittweise zu verwirklichen; der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Die technischen Vorschriften, denen Kraftfahrzeuge nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen unter anderem den Seitenschutz von Kraftfahrzeugen.

Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, daß alle Mitgliedstaaten - entweder zusätzlich oder anstelle ihrer derzeitigen Regelung - gleiche Vorschriften erlassen, damit vor allem das EWG-Betriebserlaubnisverfahren gemäß der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ⁽²⁾, zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Spaniens und Portugals, auf jeden Fahrzeugtyp angewandt werden kann.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist es wichtig, daß alle Fahrzeuge der höheren Gewichtsklassen mit einem Seitenschutz ausgestattet werden, damit ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer) wirksam gegen die Gefahr geschützt werden, seitlich unter die Fahrzeuge zu fallen.

Aus praktischen Gründen erscheint es notwendig, die Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie zeitlich zu staffeln zwischen neu erteilten Betriebserlaubnissen, sämtlichen Neufahrzeugen und sämtlichen im Verkehr befindlichen Fahrzeugen.

Die Angleichung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über Kraftfahrzeuge umfaßt die gegenseitige Anerkennung der von den einzelnen Mitgliedstaaten auf Grund gemeinsamer Vorschriften durchgeführten Kontrollen -

1) AB1 Nr.

2) AB1. Nr. L 42, vom 23.2.1970, S. 1

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie sind alle zur Teilnahme am Strassenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge der Klassen N₂ und N₃ und Kraftfahrzeuganhänger der Klassen O₂ und O₃ (nach der Definition in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG), mit oder ohne Aufbau, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten dürfen die EWG-Betriebserlaubnis oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für ein Fahrzeug nicht wegen der seitlichen Schutzvorrichtungen verweigern, wenn dieses Fahrzeug den Vorschriften im Anhang entspricht.
2. Die Mitgliedstaaten dürfen den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung von Fahrzeugen nicht aus Gründen der seitlichen Schutzvorrichtung verbieten oder verweigern, wenn diese Fahrzeuge den Vorschriften im Anhang entsprechen.

Artikel 3

Der Mitgliedstaat, der die EWG-Betriebserlaubnis erteilt hat, trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit er von jeder Änderung unterrichtet wird, die ein Bauteil oder ein Merkmal gemäß Anhang betrifft. Die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaates befinden darüber, ob der geänderte Typ erneut geprüft und darüber ein neuer Prüfbericht erstellt werden muß. Die Änderung wird nicht genehmigt, wenn die Prüfung ergibt, daß die Vorschriften dieser Richtlinie nicht eingehalten wurden.

Artikel 4

1. Ab 1. Oktober 1988 dürfen die Mitgliedstaaten
 - die in Artikel 10 Absatz 1 dritter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG genannte Bescheinigung für einen Fahrzeugtyp, dessen Bauteile zum seitlichen Schutz nicht den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen, nicht mehr ausstellen;
 - die Erteilung der nationalen Betriebserlaubnis für einen Fahrzeugtyp, dessen Bauteile zum seitlichen Schutz nicht den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen, verweigern.
2. Ab 1. Mai 1989 dürfen die Mitgliedstaaten die Inbetriebnahme der Fahrzeuge, deren Bauteile zum seitlichen Schutz nicht den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen, untersagen.
3. Ab 1. Oktober 1989 dürfen die Mitgliedstaaten die Zulassung, die Inbetriebnahme und die Benutzung der Fahrzeuge untersagen, deren Bauteile zum seitlichen Schutz nicht den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.

Artikel 5

Die zur Anpassung der Vorschriften des Anhangs an den technischen Fortschritt notwendigen Änderungen werden nach dem Verfahren des Artikels 6 erlassen.

Artikel 6

Wird auf das in diesem Artikel festgelegte Verfahren Bezug genommen, so entscheidet die Kommission nach Befragen des durch die Richtlinie 70/156/EWG eingesetzten Ausschusses, im folgenden "Ausschuß" genannt. Der Ausschuß berät die Angelegenheit auf der Grundlage des Antrages der Kommission. In ihrem Antrag auf eine Stellungnahme des Ausschusses kann die Kommission eine Frist zur Abgabe dieser Stellungnahme setzen. Den Beratungen des Ausschusses folgt keinerlei Abstimmung. Jedes Mitglied des Ausschusses kann jedoch die Aufnahme seiner Meinung in den Sitzungsbericht verlangen.

Artikel 7

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie vor dem 1. Oktober 1988 nachzukommen, und setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 8

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Juli 1987

Im Namen des Rates

Der Präsident

Inhalt

Anhang: Technische Vorschriften für seitliche Schutzvorrichtungen
Antrag auf Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis.

EWG-Betriebserlaubnis

Anlage: Modell eines Anhangs zu einem EWG-Betriebserlaubnisbogen
für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich seiner seitlichen
Schutzvorrichtung.

Seitliche Schutzvorrichtung

ANHANG

TECHNISCHE VORSCHRIFTEN FÜR SEITLICHE SCHUTZVORRICHTUNGEN

1. Allgemeine Beschreibungen und Begriffsbestimmungen

- 1.1 Fahrzeuge der Klassen N₂, N₃, O₃ und O₄⁺ sind so zu bauen bzw. auszurüsten, daß sie einen wirksamen Schutz für ungeschützte Straßenbenutzer (Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer) bieten, die unter die Seiten des Fahrzeuges fallen und unter die Räder geraten könnten.

Diese Richtlinie gilt nicht für:

- Fahrerhäuser von Zugmaschinen für Sattelschlepper;
- Zugmaschinen, die besonders für den Transport sehr langer Ladungen, die sich nicht teilen lassen, konzipiert und gebaut sind, etwa Langholz, Stahlträger usw.;
- Fahrzeuge, die für Sonderzwecke konzipiert und gebaut wurden, wobei aus praktischen Gründen solche seitlichen Schutzvorrichtungen nicht angebracht werden können.

- 1.2 Ein Fahrzeug erfüllt die Vorschriften nach Nummer 1.1, wenn seine Seitenteile einen Schutz nach den Bestimmungen der folgenden Absätze bieten.

1.3 Aufstellung des Fahrzeugs

Zur Prüfung der Übereinstimmung mit den technischen Spezifikationen gemäß Nummer 2 wird das Fahrzeug wie folgt aufgestellt:

- Das Fahrzeug steht auf einer horizontalen, ebenen Oberfläche.
- Die angelenkten Räder sind gerade gestellt.
- Das Fahrzeug ist unbeladen.
- Sattelschlepper liegen so auf der Auflage, daß die Ladefläche horizontal verläuft.

1.4 Begriffsbestimmungen

1.4.1 Fahrzeugtyp im Sinne der seitlichen Schutzvorrichtungen

Der Begriff "Fahrzeugtyp im Sinne der seitlichen Schutzvorrichtungen" bezeichnet Fahrzeuge, die hinsichtlich folgender Hauptmerkmale nicht voneinander abweichen:

* Klassen nach der internationalen Klassifizierung gemäß Vermerk (b) im Anhang I zur Richtlinie des Rates 70/156/EWG vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger.

** Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, zusätzliche Vorschriften für die Fahrzeugteile vor den Vorderrädern und hinter den Hinterrädern zu erlassen.

Breite der Hinterachse, Struktur, Abmessungen, Form und Werkstoffe des Aufbaus und des Fahrgestells, Merkmale der Aufhängung des Fahrzeuges, soweit sie Einfluß auf die Vorschriften gemäß Nummer 2 haben.

2. Seitlicher Schutz mit Hilfe besonderer Einrichtungen (Seitenschutz)

- 2.1 Die Einrichtung darf die Gesamtbreite des Fahrzeugs nicht erhöhen; der Hauptteil der Außenfläche darf nicht mehr als 30 mm innerhalb von der äußersten Kante der Hinterreifen (ausschließlich der Auswulstung der Reifen auf dem Boden) und nicht mehr als 120 mm innerhalb der äußersten Ebene (Höchstbreite) des Fahrzeugs liegen; das vordere Ende kann bei einigen Fahrzeugen gemäß den Nummern 2.4.2 und 2.4.3 nach innen gerichtet sein.
- 2.2 Die Aussenfläche der Einrichtung muß glatt, im wesentlichen flach oder horizontal gewellt und so weit wie möglich von vorne nach hinten durchgehend sein; angrenzende Teile können jedoch überlappen, sofern die überlappende Kante nach hinten oder nach unten zeigt, oder es kann eine Lücke von nicht mehr als 25 mm, der Länge nach gemessen, gelassen werden, sofern der hintere Teil nicht außerhalb des vorderen Teils übersteht; abgerundete Bolzen oder Nieten können über die Oberfläche bis zu einer Entfernung von nicht mehr als 10 mm überstehen, andere Teile können in gleicher Weise überstehen, sofern sie glatt und ähnlich abgerundet sind; alle äußeren Kanten und Ecken sind mit einem Radius von nicht weniger als 2,5 mm abgerundet (geprüft nach der Beschreibung in Richtlinie Nr. 74/483/EWG - zuletzt geänderte Fassung).
- 2.3 Die Einrichtung kann aus einer fortlaufend ebenen Fläche oder aus einer oder mehreren horizontalen Schienen, oder einer Kombination aus Fläche und Schienen bestehen; werden Schienen verwendet, so dürfen sie nicht weniger als 100 mm hoch und nicht mehr als 300 mm voneinander entfernt sein; Kombinationen von Flächen und Schienen bilden jedoch nach den Vorschriften in Nummer 2.2 ein fortlaufendes Seitenschutzteil.
- 2.4 Die Vorderkante des Seitenschutzes ist wie folgt gebaut:
- 2.4.1.1 An einem Kraftfahrzeug: nicht mehr als 300 mm von der Hinterseite der vertikalen Ebene, die durch den hintersten Teil des Reifens auf dem Rad verläuft, der unmittelbar vor dem Schutzteil liegt.
- 2.4.1.2 An einem LKW-Anhänger: nicht mehr als 500 mm von der hinteren Ebene gemäß Begriffsbestimmung in Nummer 2.4.1.1.
- 2.4.1.3 An einem Sattelschlepper: nicht mehr als 250 mm vom hinteren Ende der diagonalen Mittelebene der Auflagebeine, sofern Auflagebeine angebracht sind; jedoch darf die Entfernung von der Vorderkante zum Mittelpunkt des Achsschenkelbolzens in seiner hintersten Position 2,7 m nicht übersteigen.
- 2.4.2 Wenn die Vorderkante in ansonsten offenem Raum liegt, besteht die Kante aus einem fortlaufenden vertikalen Glied, das sich über die gesamte Höhe des Seitenschutzes erstreckt; die äußeren und vorderen Seiten dieses Gliedes messen mindestens 100 mm nach hinten und sind 100 mm nach innen gewandt.

- 2.4.3. Bei einem Kraftfahrzeug mit einem Führerhaus innerhalb der Abmessungen von 300 mm gemäß Nummer 2.4.1.1., sind die Schutzvorrichtungen so zu bauen, daß sie an die Seitenteile des Führerhauses anstoßen und erforderlichenfalls so nach innen gewendet sind, daß ein Winkel von 45° nicht überschritten wird. Eine Längslücke von 100 mm ist zwischen der Vorderkante und den Führerhausseitenteilen im Falle aufgehängter oder gekippter Führerhäuser zulässig.
- 2.4.4. Bei einem Kraftfahrzeug, bei dem die in Nummer 2.4.1.1 genannte Abmessung von 300 mm hinter das Führerhaus fällt und der Seitenschutz gemäß Nummer 2.4.3 als Option für den Hersteller nach vorne verlängert ist, sind die Vorschriften in Nummer 2.4.3 einzuhalten.
- 2.5 Die Hinterkante des Seitenschutzes darf nicht mehr als 300 mm vor der vertikalen Ebene durch den vordersten Teil des Reifens auf dem der hinteren Seite am nächsten liegenden Rad liegen; ein durchgehendes vertikales Glied ist an der Hinterkante nicht erforderlich, doch muß der Seitenschutz nach außen gewendet sein und sich mit einer Tangente durch die Vertikalebene zur äußeren Fläche der Reifen schneiden, ausgenommen jede Auswulstung vor diesem Reifen in Bodennähe.
- 2.6. Die Unterkante des Seitenschutzes darf an keiner Stelle mehr als 550 mm über dem Boden liegen.
- 2.7. Die Oberkante des Seitenschutzes darf nicht mehr als 350 mm unter dem Teil der Struktur des Fahrzeugs liegen, die von der Vertikalebene-Tangente zur äußeren Fläche der Reifen geschnitten oder berührt wird, ausgenommen jede Auswulstung in Bodennähe, mit Ausnahme folgender Fälle:
- 2.7.1. Schneidet die Ebene in Nummer 2.7 nicht die Struktur des Fahrzeugs, so muß die Oberkante auf gleicher Höhe mit den Flächen der Ladeplattform oder 950 mm vom Boden entfernt sein, je nachdem, welcher Wert niedriger ist.
- 2.7.2. Schneidet die Ebene in Absatz 2.7 die Struktur des Fahrzeugs auf einer Höhe von mehr als 1,4 m über dem Boden, darf die Unterkante des Seitenschutzes nicht weniger als 950 mm über dem Boden sein.
- 2.7.3. Auf einem speziell für den Transport eines Containers oder eines demontierbaren Aufbaus konzipierten und gebauten und nicht nur umgebauten Fahrzeug kann die Oberkante des Seitenschutzes in Übereinstimmung mit den Nummern 2.7.1 und 2.7.2 festgelegt werden, wobei der Container oder der Aufbau als Teil des Fahrzeugs gilt.
- 2.8. Seitenschutzteile sind im wesentlichen steif, fest montiert (sie dürfen sich auf Grund von Vibration beim normalen Einsatz des Fahrzeugs nicht lösen) und bestehen, außer bei den Teilen gemäß Nummer 2.9, aus Metall oder einem anderen geeigneten Werkstoff.

Der Seitenschutz gilt als geeignet, wenn er in der Lage ist, einer horizontalen statischen Kraft von 1 kN zu widerstehen, die senkrecht auf irgendeinen Teil der Außenfläche durch den Mittelpunkt eines runden, flachen Kolbens mit einem Durchmesser von 220 mm $\pm$ 10 mm aufgebracht wird, und wenn die Biegung des Seitenschutzes unter Last dann nicht mehr beträgt als:

- 30 mm über den hintersten 250 mm des Seitenschutzes, und
- 150 mm über dem Rest des Seitenschutzes.

- 2.8.1. Diese Anforderungen können durch Berechnungen geprüft werden.
- 2.9. Ständig am Fahrzeug befestigte Bauteile, wie der Batteriekasten, Lufttanks, Brennstofftanks, Leuchten, Reflektoren und Werkzeugkästen können in den Seitenschutz eingebaut werden, sofern sie den Abmessungsvorschriften dieser Richtlinie entsprechen. Für Lücken gelten die Vorschriften in Nummer 2.2.; die Vorderkante muß Nummer 2.4.2. entsprechen.
- 2.10. Der Seitenschutz darf nicht zur Befestigung von Brems-, Luft- oder Hydraulikleitungen oder elektrischen Drähten verwendet werden.
3. Abweichend von diesen Vorschriften brauchen Fahrzeuge der folgenden Typen nur mit den Angaben in jedem Einzelfall übereinzustimmen:
 - 3.1. Ein ausziehbarer Anhänger muß den Anforderungen in Nummer 2 entsprechen, wenn er auf die Mindestlänge geschlossen ist; ist der Anhänger ausgezogen, müssen die Seitenschutzvorrichtungen den Nummern 2.6, 2.7. und 2.8. sowie entweder Nummer 2.4 oder 2.5., jedoch nicht unbedingt beiden entsprechen; das Ausziehen des Anhängers darf keine Lücken in der Länge des Seitenschutzes hervorrufen.
 - 3.2. Ein Tankfahrzeug, welches ein nur für den Transport flüssiger Stoffe in einem geschlossenen, ständig an das Fahrzeug angebauten Tank konzipiertes Fahrzeug ist, das mit Schlauch- oder Rohranschlüssen zum Be- oder Entladen versehen ist, wird mit Seitenschutzvorrichtungen ausgestattet, die soweit praktisch möglich sämtlichen Vorschriften in Nummer 2 entsprechen. Auf die strikte Einhaltung kann nur verzichtet werden, wenn betriebliche Anforderungen dies notwendig machen.
 - 3.3. Bei einem mit ausfahrbaren Beinen ausgestatteten Fahrzeug, um ihm so zusätzlichen Halt beim Beladen, Entladen oder anderen Betriebsvorgängen zu verschaffen, für die das Fahrzeug konzipiert ist, kann der Seitenschutz mit zusätzlichen Lücken versehen sein, wenn diese für das Ausfahren der Beine erforderlich sind.
4. Sind die Seiten des Fahrzeugs so konzipiert oder ausgerüstet, daß durch ihre Form und ihre Merkmale die Bauteile zusammen den Vorschriften in Nummer 2 entsprechen, können sie als Ersatz für die Seitenschutzvorrichtungen gelten.
5. Antrag auf Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis
 - 5.1. Der Antrag auf Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich der seitlichen Schutzvorrichtungen ist vom Fahrzeughersteller oder seinem ermächtigten Beauftragten einzureichen.
 - 5.2. Dem Antrag sind folgende Unterlagen mit den nachstehenden Angaben in dreifacher Ausfertigung beizufügen:
 - 5.2.1. Eine Beschreibung des Fahrzeugs im Sinne der Kriterien nach Nummer 1.4.1. sowie Maßzeichnungen und entweder Fotografien oder auseinandergezogene Perspektivschnitte der Seiten des Fahrzeugs. Die Ziffern bzw. Symbole zur Kennzeichnung des Fahrzeugtyps sind anzugeben.

- 5.2.2. Eine technische Beschreibung der Teile für die seitliche Schutzvorrichtung zusammen mit ausreichend genauen Angaben.
- 5.3. Ein Fahrzeug, das dem zu genehmigenden Typ entspricht, ist dem technischen Dienst zur Verfügung zu stellen, der die Prüfungen für die Betriebserlaubnis durchführt.
6. EWG-Betriebserlaubnis
- 6.1. Ein EWG-Betriebserlaubnisbogen für einen Fahrzeugtyp ist zusammen mit einem Anhang vorzulegen, der dem Modell in der Anlage entspricht.

ANLAGE
MUSTER

(Höchstformat: A4 (210 x 297 mm))



1)

ANHANG ZUM EWG-BETRIEBSERLAUBNISBOGEN FÜR EINEN FAHRZEUGTYP HINSICHTLICH
SEINER SEITLICHEN SCHUTZVORRICHTUNGEN

(Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 10 der Richtlinie des Rates 70/156/EWG vom 6.
Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über
die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger)
Richtlinie(n)...../...../EWG

Nummer der EWG-Betriebserlaubnis Nummer der Erweiterung.....

1. Fabrik oder Handelsmarke des Kraftfahrzeugs.....
2. Typ und Klasse des Fahrzeugs.....
3. Name und Anschrift des Herstellers.....
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des ermächtigten Beauftragten des
Herstellers
5. Merkmale der Teile für die seitliche Schutzvorrichtung.....
6. Fahrzeug zur Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis vorgeführt am.....
7. Dienststelle, die die Prüfungen für die EWG-Betriebserlaubnis durchführt..
.....
8. Datum des Gutachtens dieser Dienststelle.....
9. Nummer des Gutachtens dieser Dienststelle.....
10. Eventuell Begründung für die Erweiterung der EWG-Betriebserlaubnis.....
.....
11. EWG-Betriebserlaubnis/ Erweiterung hinsichtlich der seitlichen
Schutzvorrichtungen erteilt/verweigert²⁾.....
12. Ort.....
13. Datum
14. Unterschrift.....
15. Ein Verzeichnis der Unterlagen, die die Betriebserlaubnisakte bilden, ist
beigefügt; sie sind bei der zuständigen Behörde hinterlegt, die die
Betriebserlaubnis erteilt hat; ein Exemplar wird auf Anfrage zugeschickt.
16. Eventuelle Bemerkungen.....

1) Behörde.

2) Nichtzutreffendes streichen.

- 45 -

BeispielRichtlinie 8./..../EWG

Nummer der EWG-Betriebserlaubnis/Erweiterung
Typ:....

Zusammenfassung der beigegeführten Unterlagen

Gesamtzahl der Seiten des Bogens	:	9
Seiten mit Beschreibung	:	4
Seiten mit Zeichnungen	:	4
Anzahl der Fotos	:	1

	Seite Nr.
- Allgemeines	1
- Allgemeine Beschreibung des Fahrzeuges	2
- Gewichte und Abmessungen	2
- Beschreibung des Seitenschutzes	3

Beigegeführte Zeichnungen und Fotos:

- Zeichnung(en) der Anbringung der Vorrichtung	:	031.3.046 (2 Seiten A4) 031.3.047 (2 Seiten A5)
- Foto(s)	:	031.13.027(1)

Sämtliche Unterlagen, Zeichnungen und Fotos tragen die Nummer der
EWG-Betriebserlaubnis/ Erweiterung.

Impact Assessment form

Type-approval of motor vehicles and their trailers

1. ADMINISTRATIVE CONSTRAINTS RESULTING FROM THE APPLICATION
OF LEGISLATION CONCERNING ENTERPRISES

No additional administrative constraints will be placed on the
manufacturers as a result of this proposed legislation

2. RELIEVES FOR THE ENTERPRISES

YES

WHICH ONES?

The adoption of the directives in these areas will streamline existing
procedures for the granting of EC type-approval and checking conformity
of production.

3. DISADVANTAGES TO ENTERPRISES
(additional costs)

Small additional costs (0,1-0,3% of new price) for extra equipment, but
negligible in comparison to the benefits for road safety.

4. EFFECTS ON EMPLOYMENT

No quantifiable effect on employment.

5. HAS THERE BEEN A PREVIOUS CONSULTATION WITH SOCIAL PARTNERS?

NO

OPINION OF SOCIAL PARTNERS

6. IS THERE AN ALTERNATIVE APPROACH WHICH ENTAILS FEWER CONSTRAINTS?

NO

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Spritzverhinderungsvorrichtungen an bestimmten Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über seitliche Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) bestimmter Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

KOM(87) 132 endg.; Ratsdok. 8284/87

Der Bundesrat hat in seiner 584. Sitzung am 18. Dezember 1987 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die Vorschläge für eine Richtlinie des Rates über Spritzverhinderungsvorrichtungen sowie über seitliche Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) an bestimmten Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern. Sie sind in der Zielrichtung geeignet, die aktive bzw. die passive Sicherheit der Fahrzeuge zu verbessern und zur Beseitigung von technischen Handelshemmnissen in der EG beizutragen sowie die EWG-Betriebs-erlaubnis einer Verwirklichung näher zu bringen. Die Regelungen im einzelnen bedürfen aber noch inhaltlicher Verbesserungen.

...

Die Anhänge beider Richtlinien enthalten detaillierte technische Bauvorschriften, die möglicherweise die Konstruktion der Fahrzeuge einengen und besser durch Wirkvorschriften ersetzt werden sollten. Die Bauvorschriften könnten zusätzlich als mögliche Lösung aufgenommen werden, neben der aber auch andere gleichwertige Konstruktionen zulässig sein sollten.

Der Richtlinienvorschlag über den Seitenschutz weicht außerdem in verschiedenen Punkten von dem entsprechenden Vorschlag der ECE ab.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, auf eine entsprechende Änderung und auf eine redaktionelle Überarbeitung der Richtlinienvorschläge sowie auf eine Harmonisierung der EG- und ECE-Regelungen über den Seitenschutz hinzuwirken.

Der Bundesrat spricht sich gegen das in Artikel 11 (Spritzverhinderungsvorrichtungen) bzw. in Artikel 6 (Seitenschutz) festgelegte Verfahren aus. Den EG-Mitgliedstaaten sollten bei der Anpassung der Einzelrichtlinien an den technischen Fortschritt die notwendigen Mitgestaltungsmöglichkeiten erhalten bleiben. Das bisherige Verfahren hat sich zudem durch seine Klarheit, Einfachheit und Zügigkeit bewährt und sollte deshalb beibehalten werden. Der Bundesrat weist in diesem Zusammenhang auf seine Beschlüsse vom 15. Mai 1987 - Drucksache 67/87 (Beschluß) - und vom 25. September 1987 - Drucksache 247/87 (Beschluß) - und darauf hin, daß der Rat bereits in seiner Tagung am 11. Juni 1987 in der Richtlinie der EWG-Betriebslaubnis für Kraftfahrzeuge und Anhänger (70/156/EWG) dieses Verfahren abgelehnt hat.