

24.09.91

EG - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Massen und
Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und
Kraftfahrzeuganhängern

KOM(91) 239 endg.; Ratsdok. 8149/91

561/81

KEP-AE-Nr.: 912309

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 24. September 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 17. Juli 1991 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 im Dezember 1991 an.

BEGRÜNDUNG

I. HINTERGRUND

- 1 Die Einführung des durch die Richtlinie 70/156/EWG vom 6. Februar 1970⁽¹⁾ festgelegten EWG-Betriebserlaubnisverfahrens für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger beinhaltet insbesondere die Annahme der letzten Einzelrichtlinien für Personenkraftwagen (Reifen, Massen und Abmessungen, Sicherheitsglas). Die Kommission hat aus diesem Grund entsprechende Vorschläge im Januar 1990 übermittelt. Darüberhinaus sieht die Rahmenrichtlinie die Annahme von "besonderen Vorschriften für Nutzfahrzeuge" vor, d.h. für Lastkraftwagen über 3,5 t Gesamtmasse. Um einen genauen und gleichzeitig ausführlichen Inhalt dieser Anforderungen festzulegen, ist es angebracht auf Gemeinschaftsebene einheitliche Anforderungen unter anderem für Massen und Abmessungen (Nummer 2.2, 2.4, 2.6 und 2.8 des Anhangs II), Geschwindigkeitsbegrenzer und Außenkanten von Führerhäusern (Nummer 12.4 des Anhangs II) als besondere Sicherheitsvorkehrungen für Nutzfahrzeuge vorzuschreiben.
- 2 Das Europäische Parlament hat am 13. März 1984 eine Entschließung zur Einführung eines Programms gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit⁽²⁾ und am 18. Februar 1986 im Rahmen des Gemeinschaftsprogramms für das Jahr der Straßenverkehrssicherheit 1986 eine weitere Entschließung über gemeinschaftliche Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle⁽³⁾ angenommen. In diesen Entschließungen werden der Rat und die Kommission aufgefordert, die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit zu ergreifen.

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

(2) ABl. Nr. C 104 vom 16.4.1984, S. 38.

(3) ABl. Nr. C 68 vom 24.3.1986, S. 35.

- 3 Im Hinblick auf das Inkrafttreten der Einheitlichen Europäischen Akte und das Ziel eines einheitlichen Binnenmarktes bis Ende 1992 ist die Verabschiedung der restlichen zur Vervollständigung der EWG-Betriebserlaubnis erforderlichen Maßnahmen nunmehr dringend.
- 4 Das im verfügbaren Teil dieser Vorschläge angeführte Rechts- bzw. Verwaltungsverfahren unterscheidet sich nicht von dem in der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG festgelegten, das gegenwärtig in Kraft ist, mit Ausnahme des Verfahrens zur Anpassung an den technischen Fortschritt, in dem der Regelungsausschuß durch den Beratenden Ausschuß ersetzt wurde. Die Kommission beabsichtigt, die Bestimmungen der Einheitlichen Akte anzuwenden, in der ihr die Befugnisse zur Durchführung dieser Aufgabe übertragen werden.
- 5 Was die anderen Alternativen, wie etwa die Harmonisierungsmethode (vollständig oder optionell) angeht, werden von der Kommission immer noch die derzeit geltenden Lösungen angewandt.

Die Kommission gedenkt jedoch nicht, dieses wichtige Problem außer acht zu lassen; da ihrer Ansicht nach die vollständige Harmonisierung zur Vollendung des großen Binnenmarktes von wesentlicher Bedeutung ist, beabsichtigt sie, bei der nächsten Änderung der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG entsprechende Vorschläge in nächster Zeit vorzulegen.

II. BEGRÜNDUNG UND INHALT DER VORSCHLÄGE

6 Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern

Zur Vervollständigung des gesamten EWG-Betriebserlaubnisverfahrens für Fahrzeuge zur Beförderung von Gütern, Kraftomnibussen und ihren Anhängern fehlen noch mehrere Einzelrichtlinien, z.B. die Richtlinie über Massen und Abmessungen dieser Fahrzeuge, die unter den Nummern 2.2, 2.4, 2.6 und 2.8 des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG vorgesehen ist.

Für die Betriebserlaubnis eines Fahrzeugs muß unter dem Gesichtspunkt der Straßentauglichkeit und der Übereinstimmung mit den entsprechenden Vorschriften zwischen zwei verschiedenen Begriffen unterschieden werden, zumindest, was die Massen (d.h. die Gewichte) angeht:

- Die technisch zulässige Masse, d.h. das Höchstgesamtgewicht (Eigengewicht des Fahrzeugs + Nutzlast), das vom Fahrzeug unter konstruktionstechnischen Gesichtspunkten sicher befördert werden kann. Diese Masse ist gesetzlich nicht begrenzt, der Hersteller muß jedoch die technischen Angaben machen, die es erlauben, die Genauigkeit der von ihm erklärten technisch zulässigen Masse zu überprüfen.
- Die amtlich zulässige Höchstmasse.

Ferner hat der Hersteller zum Zeitpunkt der Betriebserlaubnis eine amtlich zulässige Masse zu erklären, die von dem Fahrzeug nicht überschritten werden darf. Der Hersteller legt die amtlich zugelassene Höchstmasse anhand von kommerziellen (Art des Kunden und der Benutzung) aber auch von verwaltungsmäßigen Kriterien (Besteuerung, Führerscheinklassen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Zöllen) fest. Die erklärte amtlich zulässige Höchstmasse hängt jedoch auch von den beiden absoluten Höchstwerten ab, die vom Fahrzeug nicht überschritten werden dürfen:

- 1 Der technisch zulässigen Masse des betreffenden Fahrzeugs,
- 2 den absoluten gesetzlich vorgeschriebenen Höchstmassen, die insbesondere unter dem Gesichtspunkt von infrastrukturellen Erwägungen (Vereinbarkeit mit Straßenoberflächen und Brücken) für die verschiedenen Fahrzeugtypen (Zwei-, Drei-, Vier-Achs-Fahrzeuge, Lastzüge usw.), sowie pro Achse, gesetzlich festgelegt sind.

Auf Gemeinschaftsebene sind diese absoluten Höchstwerte in der Richtlinie 85/3/EWG festgelegt. Da die Harmonisierung in der Gemeinschaft jedoch in diesem Bereich noch nicht abgeschlossen ist, bezieht sich dieser Vorschlagsentwurf auf die durch die entsprechenden Straßenverkehrsregelungen festgelegten Höchstwerte. In der Praxis entsprechen diese Werte denjenigen der Richtlinie 85/3/EWG in der Mehrzahl der Mitgliedstaaten; für das Vereinigte Königreich, für Irland, Dänemark und die Niederlande gelten unterschiedliche Werte.

Dieser Richtlinienentwurf umfaßt alle Kraftfahrzeugklassen mit Ausnahme der Personenkraftfahrzeuge, für die eine Einzelrichtlinie ausgearbeitet wurde, die zur Zeit im Rat und im Europäischen Parlament erörtert wird. Der vorgelegte Vorschlag enthält Anforderungen für die überstrichene Fahrbahnfläche bei Kreisfahrt, das Verhältnis zwischen Motorleistung und Gesamtmasse und das Anfahrvermögen an einer Steigung für Kraftfahrzeuge und Lastzüge; diese Anforderungen sind unter den Nummern 2.9 und 2.10 des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG festgelegt. Ferner sind in diesem Vorschlag für eine neue Richtlinie Bestimmungen über die amtlich zulässige Anhängelast von Kraftfahrzeugen in Verbindung mit Anhängern mit oder ohne Betriebsbremsen enthalten.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es müssen Maßnahmen getroffen werden, damit der Binnenmarkt schrittweise bis spätestens 31. Dezember 1992 verwirklicht wird. Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr gewährleistet ist.

Die technischen Anforderungen, denen Kraftfahrzeuge nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen unter anderem ihre Massen und Abmessungen.

Diese Anforderungen sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden; es ist daher erforderlich, daß alle Mitgliedstaaten dieselben Anforderungen entweder zusätzlich zu den oder anstelle der bestehenden Vorschriften einführen, damit insbesondere das EWG-Betriebserlaubnisverfahren nach der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ⁽¹⁾, in der Fassung der Richtlinie 87/403/EWG ⁽²⁾ auf alle Fahrzeugtypen angewendet werden kann.

In Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG ist das Verfahren zur Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt festgelegt; der technische Fortschritt erfordert jedoch eine unverzügliche Anpassung der technischen Bestimmungen der verschiedenen Einzelrichtlinien; zur Vereinfachung und Beschleunigung dieses Verfahrens sollte die Kommission hierfür die Zuständigkeit übernehmen; in allen Fällen,

wo der Rat der Kommission die Befugnis überträgt, Vorschriften im Kraftfahrzeugwesen einzuführen, ist es zweckmäßig, im Rahmen eines beratenden Ausschusses ein Verfahren der vorherigen Konsultation zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten vorzusehen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie betrifft die Massen, Abmessungen und technischen Anforderungen an Fahrzeuge, die gemäß ihren Baumerkmale eine Betriebserlaubnis erhalten sollen.

Die Bestimmungen dieser Richtlinie schließen keine Massen- und Abmessungsbegrenzungen für die verschiedenen Fahrzeugklassen aus, wie sie in den einschlägigen Straßenbenutzungsordnungen festgelegt sind.

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet „Fahrzeug“ jedes Kraftfahrzeug gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG (ausgenommen Fahrzeuge der Klasse M₁) mit oder ohne Aufbau, die zum Verkehr auf der Straße ausgelegt und gebaut sind, mindestens vier Räder und eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h haben, sowie deren Anhänger.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten dürfen die EWG-Betriebserlaubnis oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Fahrzeugtyp, die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder Benutzung eines Fahrzeugs nicht aus Gründen verweigern, die mit seinen Massen und Abmessungen zusammenhängen, wenn diese den Vorschriften des Anhangs I dieser Richtlinie entsprechen.

Artikel 3

Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 4 erlassen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 220 vom 8. 8. 1987, S. 44.

521/81

Artikel 4

Der Kommission steht der Ausschuß zur Seite, der aufgrund des Artikels 12 der Richtlinie 70/156/EWG gegründet wird.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß nimmt zu diesem Entwurf erforderlichenfalls im Wege einer Abstimmung innerhalb einer Frist Stellung, die der Vorsitzende nach der Dringlichkeit der betreffenden Frage bestimmen kann.

Die Stellungnahme wird im Sitzungsprotokoll festgehalten; außerdem kann jeder Mitgliedstaat verlangen, daß sein Standpunkt in dem Sitzungsprotokoll festgehalten wird.

Die Kommission räumt der Stellungnahme des Ausschusses weitestgehend Berücksichtigung ein. Sie unterrichtet den Ausschuß über die Art und Weise, wie seiner Stellungnahme Rechnung getragen wurde.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens

am 1. Oktober 1992 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 6

Ab 1. Oktober 1993 dürfen die Mitgliedstaaten

- das in Artikel 10 Absatz 1 dritter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG genannte Dokument für einen Fahrzeugtyp, dessen Massen und Abmessungen nicht den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen, nicht mehr ausstellen;
- die Erteilung der nationalen Betriebserlaubnis für einen Fahrzeugtyp, dessen Massen und Abmessungen nicht den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen, verweigern.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG I

1. GELTUNGSBEREICH

Diese Richtlinie betrifft die Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klassen M₂, M₃ und N sowie deren Anhänger der Klasse O, entsprechend Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- 2.1. „Kraftfahrzeug“ ist ein kraftbetriebenes Fahrzeug gemäß Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG.
- 2.2. „Anhänger“ ist ein Fahrzeug gemäß Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug angehängt zu werden; ausgenommen sind Sattelanhänger.
 - 2.2.1. „Sattelanhänger“ ist ein gezogenes Fahrzeug, bei dem (bei gleichförmiger Beladung) die Achse(n) hinter dem Schwerpunkt des Fahrzeugs liegt (liegen) und das mit einer Verbindungseinrichtung ausgerüstet ist, die die Übertragung horizontaler und vertikaler Kräfte auf das ziehende Fahrzeug (Zugeinheit) gestattet. Ein erheblicher Teil der Masse des Sattelanhängers wird von der Zugeinheit getragen.
 - 2.2.2. „Vollanhänger“ ist ein gezogenes Fahrzeug mit mindestens zwei Achsen, das mit einer Zugeinrichtung ausgerüstet ist, die sich (gegenüber dem Anhänger) senkrecht bewegen läßt und die Richtung der Vorderachse(n) steuert, die jedoch keine erhebliche Belastung auf das ziehende Fahrzeug überträgt.
 - 2.2.3. „Zentralachsanhänger“ ist ein gezogenes Fahrzeug, das mit einer Zugeinrichtung ausgestattet ist, die sich (gegenüber dem Anhänger) nicht senkrecht bewegen läßt, und bei dem die Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des (gleichmäßig beladenen) Fahrzeugs so angeordnet ist (sind), daß nur eine geringfügige statische vertikale Last, die 10 % der größten Masse des Anhängers nicht übersteigt, bzw. eine Belastung von 1 000 daN (wobei der geringere Wert gilt) auf das ziehende Fahrzeug übertragen wird.
- 2.3. **Kombinierte Fahrzeuge (Fahrzeugkombinationen)**
 - 2.3.1. „Lastzug“ ist eine Fahrzeugkombination aus einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger, ausgenommen Sattelanhänger.
 - 2.3.2. „Sattelfahrzeug“ ist eine Fahrzeugkombination aus einem Kraftfahrzeug (Zugeinheit) und einem Sattelanhänger.
 - 2.3.3. „Gelenkbus“ ist ein aus zwei starren, durch eine Gliederverbindung dauerhaft miteinander verbundenen Teilen bestehender Bus. Die Fahrgasträume der beiden Teile sind so miteinander verbunden, daß die Fahrgäste sich frei von einem zum anderen bewegen können. Die beiden miteinander verbundenen starren Teile können nur mit Hilfe von Werkstatteinrichtungen — in erster Linie zu Reparaturzwecken — voneinander getrennt werden.
- 2.4. „Amtlich zugelassene Höchstabmessungen“ sind die größten Abmessungen, mit denen ein Fahrzeug die Betriebserlaubnis erlangen kann.
- 2.5. „Leermasse“ ist die Masse des fahrfertigen unbeladenen Fahrzeugs mit Kühlmittel, Schmiermittel, Kraftstoff, Werkzeug, Ersatzrad und Fahrer, dessen Masse mit 75 kg angenommen wird.
- 2.6. „Amtlich zugelassene Höchstmasse“ ist die größte Masse, mit der ein Fahrzeug die Betriebserlaubnis erlangen kann; die amtlich zugelassene Höchstmasse des Fahrzeugs darf die technisch zulässige Höchstmasse nicht übersteigen.
- 2.7. „Technisch zulässige Höchstmasse“ ist die größte Masse des Fahrzeugs, wie sie auf seiner Bauart beruht und vom Hersteller angegeben ist.
- 2.8. „Amtlich zugelassene größte Achslast“ ist die größte Masse auf der Achse, bei der ein Fahrzeug die Betriebserlaubnis erlangen kann; die amtlich zugelassene Achslast darf die technisch zulässige größte Achslast nicht übersteigen.

- 2.9. „Technisch zulässige größte Achslast“ ist die größte Masse auf der Achse, wie sie auf der Bauart des Fahrzeugs und der Achse beruht und vom Hersteller angegeben ist.
- 2.10. „Amtlich zugelassene höchste Anhängemasse“ ist die größte tatsächliche Masse eines an ein Kraftfahrzeug anzukuppelnden Anhängers, bei der das Kraftfahrzeug die Betriebserlaubnis erlangen kann; die amtlich zugelassene größte Anhängemasse darf die technisch zulässige größte Anhängemasse nicht übersteigen.
- 2.11. „Technisch zulässige größte Anhängemasse“ ist die größte Masse eines Anhängers, die an das Motorfahrzeug angekuppelt werden kann und die auf der vom Hersteller angegebenen Bauart des Kraftfahrzeugs und/oder der Verbindungseinrichtung beruht.
- 2.12. „Technisch zulässige Höchstlast auf der Verbindungseinrichtung“ ist die auf der Bauart des Kraftfahrzeugs und/oder der vom Hersteller angegebenen Verbindungseinrichtung beruhende höchste Belastung der Verbindungseinrichtung.
Diese Belastung ist die durch eine Zugvorrichtung des Anhängers auf die Verbindungseinrichtung des Kraftfahrzeugs übertragene und senkrecht durch den Mittelpunkt der Verbindungseinrichtung verlaufende anteilige Masse eines Anhängers, der an ein Kraftfahrzeug angekuppelt ist.

3. ANTRAG AUF EWG-BETRIEBSERLAUBNIS

- 3.1. Der Antrag auf eine EWG-Betriebserlaubnis für einen Fahrzeugtyp mit Bezug auf seine Massen und Abmessungen ist vom Fahrzeughersteller oder seinem Beauftragten zu stellen.
- 3.2. Dem Antrag sind folgende Unterlagen in dreifacher Ausfertigung beizufügen:
 - 3.2.1. eine Beschreibung des Fahrzeugtyps, seiner Achsen, Massen und Abmessungen einschließlich der besonderen Angaben gemäß Anhang II und unter Beifügung der nach Artikel 3 der Richtlinie 70/156/EWG erforderlichen Unterlagen sowie
 - 3.2.2. maßstabgerechte Zeichnungen der Vorder-, Seiten- und Hinteransicht des Fahrzeugs und der Anordnung seiner Achsen, woraus die Besonderheiten im Sinne dieses Anhangs hervorgehen.
- 3.3. Ein Motor, der den in Anhang II beschriebenen technischen Einzelheiten entspricht, ist dem zur Durchführung der Prüfungen zuständigen Technischen Dienst zur Verfügung zu stellen.

4. EWG-BETRIEBSERLAUBNIS

Eine EWG-Betriebserlaubnis gemäß den Nummern 3.1 und 3.2 dieses Anhangs ist nach dem Muster des Anhangs III auszustellen.

5. HÖCHSTWERTE FÜR DIE MASSEN UND ABMESSUNGEN DER FAHRZEUGE

- 5.1. Die amtlich zugelassene Höchstmasse des Fahrzeugs und seiner Achsen darf die technisch zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs und seiner Achsen nicht übersteigen. Die Summe der technisch zulässigen Höchstmassen der Achsen darf nicht geringer als die technisch zulässige Höchstmasse und folglich nicht geringer als die amtlich zugelassene Höchstmasse des Fahrzeugs sein. Die amtlich zugelassene Höchstmasse jeder einzelnen Achse darf nicht überschritten werden, wenn das Fahrzeug gleichmäßig bis zu seiner amtlich zugelassenen Höchstmasse beladen wird; bei Zugmaschinen und Sattelanhängern ist die senkrechte Belastung der Sattelkupplung in diesem Sinne zu berücksichtigen.
- 5.2. Bei Stadt- und Reisebussen darf die amtlich zugelassene Höchstmasse eines solchen Fahrzeugs und die Masse seiner Achsen nicht überschritten werden, wenn das Fahrzeug mit der höchsten zulässigen Anzahl an Fahrgästen einschließlich der Masse ihres Gepäcks beladen ist, wobei diese Werte in Übereinstimmung mit dem Technischen Dienst vom Hersteller festgelegt werden. Für jeden (sitzenden oder stehenden) Fahrgast wird eine Masse von 68 kg angenommen, wobei die Masse der stehenden Fahrgäste gleichförmig verteilt wird. Kann das Fahrzeug Gepäck befördern, so ist dessen Masse gleichförmig in den Gepäckräumen zu verteilen; ist das Fahrzeug zur Gepäckbeförderung auf dem Dach ausgelegt, so ist die Masse des Gepäcks hier gleichförmig zu verteilen und darf 75 kg je Quadratmeter nicht übersteigen.

6. BESONDERE ANFORDERUNGEN

- 6.1. Abmessungen
 - 6.1.1. Alle Kraftfahrzeuge und Gelenkbusse müssen einen überstrichenen Wendekreis mit einem Außenradius von 12,5 m und einem Innenradius von 5,3 m haben. Dies gilt auch für alle Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge.

- 6.1.2. Der Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und dem hintersten Ende des Sattelanhängers darf horizontal in der Längsebene des Fahrzeugs gemessen 12 m nicht übersteigen.
- 6.1.3. Der Abstand zwischen dem Sattelzapfen und dem am weitesten vorn gelegenen Punkt in der Vorderfront des Sattelanhängers darf horizontal gemessen 2,04 m nicht übersteigen.
- 6.1.4. Bei Lastzügen darf der Abstand zwischen der Hinterachse des Kraftfahrzeugs und der Vorderachse des Anhängers nicht geringer als 3 m sein.

7. HÖCHSTZULÄSSIGE ZUGLAST EINES KRAFTFAHRZEUGS

7.1. An Kraftfahrzeuge anzukoppelnde Anhänger mit Betriebsbremsen

Zum Ziehen eines Anhängers mit Betriebsbremsen darf die amtlich zugelassene größte Zuglast eines Kraftfahrzeugs die amtlich zugelassene Höchstmasse des Zugfahrzeugs oder die technisch zulässige größte Zugmasse des Kraftfahrzeugs oder den sich aus dem Verhältnis Motorleistung/Höchstmasse ergebenden Massenwert nicht übersteigen, wobei der niedrigste Wert gilt.

Sind die Fahrzeuge eines Lastzugs mit einer Dauerbremsanlage ausgerüstet, darf die amtlich zugelassene größte Zuglast eines Kraftfahrzeugs das 1,5fache seiner Masse oder die technisch zulässige größte Zugmasse des Kraftfahrzeugs oder den Massenwert, der sich aus dem Verhältnis Motorleistung/Höchstmasse ergibt, nicht übersteigen, wobei der niedrigste Wert gilt.

7.2. An Kraftfahrzeuge anzukoppelnde Anhänger ohne Bremsen

Zum Ziehen von Einachsanhängern oder Tandemachsanhängern ohne Betriebsbremsen darf die amtlich zugelassene größte Zuglast eines Kraftfahrzeugs die Hälfte der Masse des Zugfahrzeugs in betriebsfertigem Zustand (einschließlich Kühlmittel, Schmiermittel, Kraftstoff, Werkzeug, Ersatzrad und Fahrer) oder die technisch zulässige größte Zuglast des Kraftfahrzeugs oder den Massenwert, der sich aus dem Verhältnis Motorleistung/Höchstmasse ergibt, oder eine Masse von 0,75 Tonnen nicht übersteigen, wobei der niedrigste Wert gilt.

Kraftfahrzeuge, die einen Anhänger ohne Betriebsbremsen ziehen, müssen bei ausgekuppeltem Motor eine Betriebsbremsleistung erbringen, die den Anforderungen der Bremsprüfung vom Typ 0 der Richtlinie 71/320/EWG gleichwertig ist.

7.3. An Kraftfahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ anzukoppelnde Anhänger

An Kraftfahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ dürfen lediglich Einachsanhänger oder Tandemachsanhänger zum Zweck der Gepäckbeförderung angekuppelt werden. Die Bestimmungen von 7.1 und 7.2 gelten entsprechend.

7.4. Senkrechte Belastung der Anhängerverbindungen an Kraftfahrzeugen

Die technisch zulässige größte senkrechte Belastung der Anhängerverbindungen muß berücksichtigt werden, wenn die technisch zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs und seiner Hinterachse(n) festgelegt wird.

Bei einem Zentralachsanhänger darf die amtlich zugelassene größte senkrechte Belastung der Anhängerverbindung eines Kraftfahrzeugs, die durch die Anhängervorrichtung des (gleichförmig beladenen) Anhängers übertragen wird, 10 % der Höchstmasse des Anhängers oder 1 000 kg nicht übersteigen, wobei der niedrigste Wert gilt.

Der Hersteller legt die Bedingungen für die Anbringung der Anhängervorrichtung an dem Kraftfahrzeug, insbesondere den Wert für den Kupplungsüberhang fest.

8. ANFAHRVERMÖGEN AM BERG

Kraftfahrzeuge, Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge, die bis zu ihrer amtlich zugelassenen größten Masse beladen sind, müssen innerhalb eines Zeitraums von fünf Minuten an einer Steigung von 12 % mindestens fünfmal anfahren können.

9. VERHÄLTNIS ZWISCHEN MOTORLEISTUNG UND HÖCHSTMASSE

Alle Kraftfahrzeuge müssen eine Motorausgangsleistung von mindestens 5 kW je Tonne der amtlich zugelassenen größten Masse des Kraftfahrzeugs, des Lastzugs oder des Sattelkraftfahrzeugs erbringen.

10. **BEDINGUNGEN FÜR EINE AMTLICH ZULÄSSIGE ACHSLAST EINER ANTRIEBSACHSE IM FALLE EINES DER LUFTFEDERUNG GLEICHWERTIGEN FEDERUNGSSYSTEMS**
- 10.1. Wenn die betreffenden Straßenverkehrsvorschriften einen speziellen Wert für die amtlich zulässige Achslast der Antriebsachse in Fahrzeugen vorsehen, die mit einer Luftfederung oder mit einem dieser Federung gleichwertigen Federungssystem ausgerüstet sind, müssen die folgenden Bedingungen erfüllt sein:
- 10.2. Die Antriebsachse muß mit Doppelbereifung ausgerüstet sein.
- 10.3. **Reifenkontaktdruck**
Der Reifenkontaktdruck darf nicht mehr als 8 bar betragen.
- 10.4. **Definition der Luftfederung**
Ein Federungssystem gilt als luftgefedert, wenn die Federwirkung zu mindestens 75 % durch Luft erzeugt wird.
- 10.5. **Gleichwertigkeit mit der Luftfederung**
Ein Federungssystem, das als der Luftfederung gleichwertig anerkannt werden soll, muß folgende Voraussetzungen erfüllen:
- 10.5.1. Während des freien niederfrequenten vertikalen Schwingungsvorgangs der gefederten Masse senkrecht über der Antriebsachse oder einer Achsgruppe müssen die gemessene Frequenz und Dämpfung der Federung unter Höchstlast den unter den Nummern 10.4.2 bis 10.4.5 festgelegten Grenzwerten entsprechen.
- 10.5.2. Jede Achse muß mit hydraulischen Dämpfern ausgerüstet sein.
Bei Doppelachsen müssen diese Dämpfer so angebracht sein, daß die Schwingung der Achsgruppe auf ein Mindestmaß reduziert wird.
- 10.5.3. Das mittlere Dämpfungsverhältnis D muß über 20 % der kritischen Dämpfung der Federung im Normalzustand, d. h. mit funktionstüchtigen hydraulischen Dämpfern, betragen.
- 10.5.4. Wenn alle hydraulischen Dämpfer entfernt oder außer Funktion gesetzt sind, darf das Dämpfungsverhältnis der Federung nicht mehr als 50 % von D betragen.
- 10.5.5. Die Frequenz der gefederten Masse über der Antriebsachse oder der Achsgruppe während eines freien niederfrequenten vertikalen Schwingungsvorgangs darf 2,0 Hz nicht überschreiten.
- 10.5.6. Unter Nummer 10.5 werden Frequenz und Dämpfung, unter Nummer 10.6 Prüfverfahren zur Ermittlung der Frequenz- und der Dämpfungswerte definiert.
- 10.6. **Definition von Frequenz und Dämpfung**

In dieser Definition wird von einer gefederten Masse M (kg) über einer Antriebsachse oder einer Achsgruppe ausgegangen. Die Achse oder die Achsgruppe hat einen vertikalen Gesamtdruck zwischen Straßenoberfläche und gefederter Masse von k Newton/Meter (N/m) und einen Gesamtdämpfungskoeffizienten von C Newton pro Meter und Sekunde (N/ms). Z ist der Weg der gefederten Masse in vertikaler Richtung. Die Bewegungsgleichung für die freie Schwingung der gefederten Masse lautet:

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

Die Frequenz der Schwingung der gefederten Masse F rad/s ist:

$$F = \sqrt{\frac{k}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Die Dämpfung ist kritisch, wenn $C = C_0$ ist, wobei

$$C_0 = 2 \sqrt{kM}$$

ist

Das Dämpfungsverhältnis als Bruchteil des kritischen Wertes ist C/C_0 .

Die kurzzeitige freie vertikale Schwingung der gefederten Masse ergibt die in Abbildung 2 dargestellte gedämpfte Sinuskurve. Die Frequenz läßt sich durch Messung der für sämtliche zu beobachtenden Schwingungszyklen benötigten Zeit ermitteln. Die Dämpfung läßt sich durch Messung der Höhe aufeinanderfolgender gleichgerichteter Schwingungspeaks ermitteln. Wenn die Amplitudenpeaks des ersten und des zweiten Schwingungszyklus A_1 und A_2 sind, beträgt das Dämpfungsverhältnis D:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

In ist der natürliche Logarithmus des Amplitudenverhältnisses.

10.7. **Prüfverfahren**

Um im Test das Dämpfungsverhältnis D , das Dämpfungsverhältnis bei entfernten hydraulischen Dämpfern sowie die Frequenz F der Federung bestimmen zu können, sollte das beladene Fahrzeug entweder

a) mit geringer Geschwindigkeit (5 ± 1 km/h) über eine Schwelle von 80 mm Höhe mit dem in Abbildung 1 gezeigten Profil gefahren werden; auf Frequenz und Dämpfung ist die kurzzeitige Schwingung zu untersuchen, die sich ergibt, nachdem die Räder an der Antriebsachse die Schwelle wieder verlassen haben;

oder

b) am Fahrgestell heruntergezogen werden, so daß die Antriebsachslast das Anderthalbfache des höchsten statischen Wertes beträgt. Danach wird die auf das Fahrzeug wirkende Zugkraft plötzlich aufgehoben und die daraus resultierende Schwingung untersucht;

oder

c) am Fahrgestell hochgezogen werden, so daß die gefederte Masse um 80 mm über die Antriebsachse angehoben wird. Danach wird die auf das Fahrzeug wirkende Zugkraft plötzlich aufgehoben und die daraus resultierende Schwingung untersucht.

Das Fahrzeug sollte zwischen Antriebsachse und Fahrgestell senkrecht über der Achse mit einem Schwingungsschreiber versehen werden. Anhand der Zeitspanne zwischen der ersten und der zweiten Kompressionsspitze lassen sich die Frequenz F und das Amplitudenverhältnis und damit dann die Dämpfung ermitteln. Bei Doppelantriebsachsen sollten Schwingungsschreiber zwischen jeder Antriebsachse und dem Fahrgestell senkrecht über diesen Achsen angebracht werden.

Abbildung 1

Schwelle für Federungsprüfungen

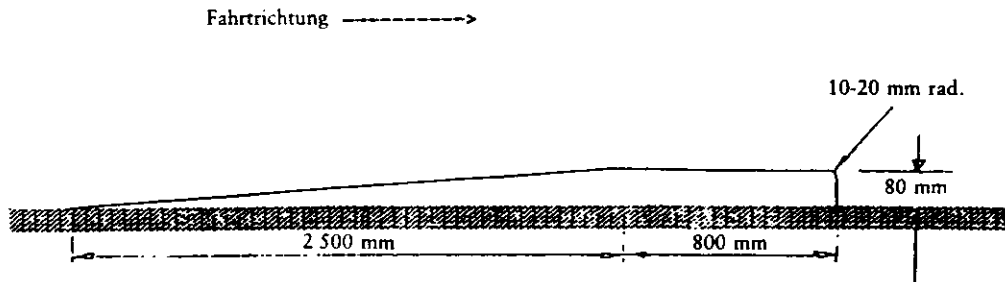
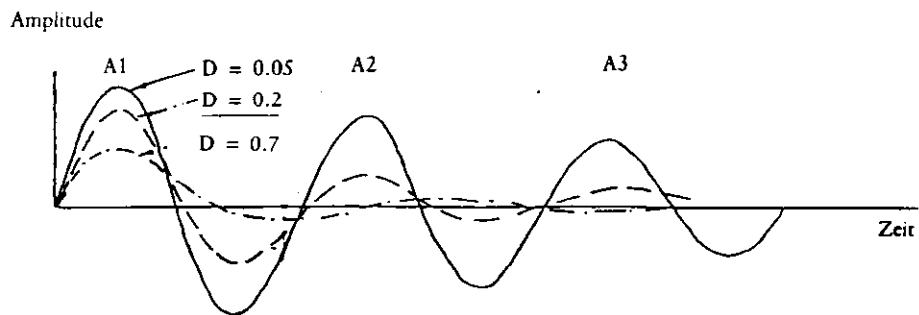


Abbildung 2

Gedämpfte Sinuskurve bei einer kurzzeitigen freien Schwingung



ANHANG II

MUSTER EINES BESCHREIBUNGSBOGENS (a)

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit einem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen.

Liegen Zeichnungen bei, so müssen diese das Format A4 haben oder auf das Format A4 gefaltet sein und hinreichende Einzelheiten in geeignetem Maßstab enthalten.

Soweit Fotografien beiliegen, müssen diese hinreichende Einzelheiten darstellen.

Bei mikroprozessorgesteuerten Funktionen sind einschlägige leistungsbezogene Angaben zu machen.

0. ALLGEMEINES

- 0.1. Fabrikmarke (Firmenbezeichnung):
- 0.2. Typ und Handelsbezeichnung (gegebenenfalls unterschiedliche Ausführungsarten angeben):
- 0.3. Typenkenkmale, sofern am Fahrzeug vorhanden (b):
- 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennmerkmale:
- 0.4. Fahrzeugklasse (c):
- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.6. (gegebenenfalls) Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers:
- 0.7. Anbringungsstelle und Anbringungsart der vorgeschriebenen Schilder und der vorgeschriebenen Angaben
 - 0.7.1. am Fahrgestell:
 - 0.7.2. am Aufbau:
- 0.8. Die Fahrgestellnummernserie dieses Typs beginnt mit der Nummer

1. ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS

- 1.1. Photographien und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs:
- 1.2. Maßzeichnungen des gesamten Fahrzeugs:
- 1.3. Anzahl der Achsen und Räder (gegebenenfalls Anzahl der Gleisketten oder Rollbänder):
- 1.3.1. Anzahl und Lage der Achsen mit Doppelbereifung:
- 1.3.2. Anzahl und Lage der Lenkachsen:
- 1.3.3. Antriebsachsen (Anzahl, Lage, gegenseitige Verbindung):
- 1.4. Fahrgestell (soweit vorhanden) (Übersichtszeichnung):
- 1.5. Werkstoffe der Längsträger (d):
- 1.6. Lage und Anordnung der Antriebsmaschine:
- 1.7. Führerhaus (nach vorn gezogen, Kurzhauber oder normales Haubenfahrzeug):

2. **MASSEN UND ABMESSUNGEN (e)** (in kg und mm) (zutreffendenfalls auf Zeichnung Bezug nehmen)
- 2.1. **Radstand oder Radstände** (bei Vollbelastung) (f)
- 2.1.1. bei Sattelanhängern:
 Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der am weitesten vorn gelegenen Hinterachse:

- 2.1.2. Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und dem hintersten Ende des Sattelanhängers:

- 2.1.3. Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und einem beliebigen Punkt vorn am Sattelanhänger:

- 2.2. **Bei Straßenzugmaschinen**
- 2.2.1. Sattelvormmaß (größtes und kleinstes) (g):.....
- 2.2.2. größte Höhe der (genormten) Sattelkupplung (h):
- 2.2.3. Abstand zwischen der Rückwand des Führerhauses und der (oder den) hinteren Achse(n):

- 2.2.3.1 Abstand zwischen der Rückwand des Führerhauses und der oder den Hinterachse(n) (bei Fahrgestell mit Führerhaus):

- 2.2.3.2 Abstand zwischen der hinteren Kante des Lenkrades und der oder den Hinterachse(n) (bei Fahrgestell ohne Führerhaus):

- 2.3. **Spurweite(n) und Achsbreite(n)**
- 2.3.1. Spurweite der einzelnen Lenkachsen (i):.....
- 2.3.2. Spurweite aller übrigen Achsen:
- 2.3.3. größte Hinterachsbreite:
- 2.3.4. Breite der am weitesten hinten liegenden Achse:
- 2.4. **Wertbereiche der Fahrzeugabmessungen (Abmessungen über alles)**
- 2.4.1. Für das Fahrgestell ohne Aufbau
- 2.4.1.1. Länge (j):
- 2.4.1.2. Breite (k):
- 2.4.1.2.1. größte Breite:
- 2.4.1.2.2. kleinste Breite:
- 2.4.1.3. Höhe (bei Leergewicht) (l) (bei Fahrwerk mit Niveauregulierung die normale Fahrstellung angeben):

- 2.4.1.4. Überhang vorn (m):.....
- 2.4.1.5. Überhang hinten (n):
- 2.4.1.6. Bodenfreiheit (gemäß der Begriffsbestimmung in Nr. 4.5.4 der Anmerkungen (c) zu diesem Anhang):

- 2.4.1.7. Achsabstände (bei Mehrfachachsen):.....
- 2.4.2. Für Fahrgestell mit Aufbau
- 2.4.2.1. Länge (j):
- 2.4.2.2. Breite (k):.....
- 2.4.2.2.1. Breite des Aufbaus eines Kühlfahrzeugs (k):.....
- 2.4.2.3. Höhe bei Leergewicht (l) (bei Fahrwerk mit Niveauregulierung die normale Fahrstellung angeben):
.....
- 2.4.2.4. Überhang vorn (m):.....
- 2.4.2.4.1. vorderer Überhangwinkel (gemäß 4.5.1 der Anmerkungen (c) zu diesem Anhang):.....
- 2.4.2.5. hinterer Überhang (n):
- 2.4.2.5.1. hinterer Überhangwinkel (gemäß 4.5.2 der Anmerkungen (c) zu diesem Anhang):
- 2.4.2.6. Bodenfreiheit (gemäß der Begriffsbestimmung in Nr. 4.5.4 der Anmerkungen (c) zu diesem Anhang):
.....
- 2.4.2.6.1. Rampenwinkel (Nr. 4.5.3 der Anmerkungen (c) zu diesem Anhang):.....
- 2.4.2.7. Achsabstände (bei Mehrfachachsen):.....
- 2.5. Masse des Fahrgestells ohne Aufbau (ohne Führerhaus, Kühlflüssigkeit, Schmiermittel, Kraftstoff, Ersatzrad, Werkzeug und Führer):
.....
- 2.5.1. Verteilung dieser Masse auf die Achsen:.....
- 2.6. Masse des Fahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand oder Masse des Fahrgestells mit Führerhaus, wenn der Aufbau nicht vom Hersteller angebracht wird (mit Kühlflüssigkeit, Schmiermittel, Kraftstoff, Werkzeug, Ersatzrad und Führer) (p):
.....
- 2.6.1. Verteilung dieser Masse auf die Achsen und bei einem Sattelanhänger Belastung des Sattelzapfens:
.....
- 2.7. Mindestmasse des Fahrzeugs nach Angabe des Herstellers:.....
- 2.7.1. Verteilung dieser Masse auf die Achsen und bei einem Sattelanhänger Belastung des Sattelzapfens:
.....
- 2.8. Technisch zulässige größte Lademasse nach Angabe des Herstellers:.....
- 2.8.1. Verteilung dieser Masse auf die Achsen und bei einem Sattelanhänger Belastung des Sattelzapfens:
.....
- 2.9. Technisch zulässige größte Masse auf den einzelnen Achsen und bei einem Sattelanhänger Belastung des Sattelzapfens nach Angabe des Herstellers:
.....
- 2.10. Größte Masse des Anhängers, der angekuppelt werden darf
- 2.10.1. Anhänger mit Drehschemellenkung:.....
- 2.10.2. Sattelanhänger:.....
- 2.10.3. Zentralachsanhänger: größtes Verhältnis zwischen Kupplungsüberhang und Radstand angeben (q):
.....
- 2.10.4. größte Masse des Fahrzeugzugs:

- 2.10.5. Fahrzeug ist (nicht) ⁽¹⁾ zum Ziehen von Lasten geeignet
- 2.10.6. größte Masse des ungebremsten Anhängers:
- 2.11. Größte senkrechte Belastung auf anderen Anhängerkupplungen als Sattelzapfen:
.....
- 2.12. Überstrichene Fahrbahnfläche bei Kreistfahrt:
- 2.13. Verhältnis zwischen Motorleistung und größter Masse (in kW/kg):
- 2.14. Anfahrvermögen an Steigungen:
- 2.15. Bergsteigefähigkeit (bei Geländefahrzeugen): %
5. ACHSEN
- 5.1. Zeichnungen der einzelnen Achsen zusammen mit einer Übersicht über die verwendeten Werkstoffe sowie (freigestellt) Angabe der Bauart und des Typs:
.....
- 5.2. Schematische Zeichnung der Lenkachse(n), aus der die Lenkgeometrie ersichtlich ist:
.....
6. RADAUFHÄNGUNG
- 6.1. Zeichnung der Radaufhängung:
- 6.2. Reifen und Räder (Normalausrüstung)
- 6.2.1. Verteilung der Reifen auf die Achsen und zulässige Reifenkombinationen:
- 6.2.2. Bereich der Reifengrößen:
- 6.2.3. obere und untere Grenzwerte der Abrollradien:
- 6.2.4. Reifendruck (-drücke) gemäß Empfehlung des Fahrzeugherstellers: kPa
- 6.2.5. Reifen/Radkombination(en):
- 6.2.6. Kette/Reifenkombination(en) und Achse(n), auf der sie zu montieren sind:
- 6.3. Typ und Konstruktion der Aufhängung der einzelnen Achse oder jedes einzelnen Rades:
.....
- 6.3.1. Niveauregulierung: vorhanden/nicht vorhanden ⁽¹⁾
- 6.4. Merkmale der federnden Teile der Aufhängung (Ausführung, Werkstoffeigenschaften und Abmessungen):
.....
- 6.5. Stabilisatoren: vorhanden/nicht vorhanden ⁽¹⁾
- 6.6. Stoßdämpfer: vorhanden/nicht vorhanden ⁽¹⁾
- 9.17. Gesetzlich vorgeschriebene Schilder
- 9.17.1. Fotos und/oder Zeichnungen der Anbringungsstellen der gesetzlich vorgeschriebenen Schilder und Beschriftungen sowie der Fahrgestellnummer:
.....
- 9.17.2. Fotos und/oder Zeichnungen des amtlichen Teils der Schilder und Beschriftungen (vollständiges Beispiel mit Maßangaben):
.....
- 9.17.3. Fotos und/oder Zeichnungen der Fahrgestellnummer (vollständiges Beispiel mit Maßangaben):
.....

⁽¹⁾ Unzutreffendes streichen.

9.17.4. vom Hersteller ausgestellte Bestätigung der Übereinstimmung mit den Auflagen nach Nr. 3 des Anhangs I der Richtlinie 76/114

9.17.4.1. werden in der zweiten Gruppe zur Angabe allgemeiner Merkmale des Fahrzeugs Schriftzeichen benutzt, sind diese Merkmale zu nennen:

9.17.4.2. werden in der zweiten Gruppe Schriftzeichen benutzt, um die Anforderungen nach Nr. 3.1.1.3 zu erfüllen, ist deren Bedeutung zu erläutern ⁽¹⁾:

⁽¹⁾ Unzutreffendes streichen.

501/81

ANHANG III

MUSTER

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

EWG-BETRIEBSERLAUBNISBOGEN

(Fahrzeug)

(Stempel der
Verwaltung)

Benachrichtigung über

- die Betriebserlaubnis
- die Erweiterung der Betriebserlaubnis
- die Versagung der Betriebserlaubnis ⁽¹⁾

für einen Fahrzeugtyp mit Bezug auf die Richtlinie .../.../EWG über die Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

Nummer der EWG-Betriebserlaubnis: Nummer der Erweiterung:

TEIL I

- 0.1. Fabrikmarke (Firmenbezeichnung):
- 0.2. Typ und Handelsbezeichnung (unterschiedliche Ausführungsarten bitte vermerken):
.....
- 0.3. Kennmerkmale, sofern am Fahrzeug vorhanden ⁽²⁾:
.....
- 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennmerkmale:
- 0.4. Fahrzeugklasse ⁽³⁾:
- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.6. (gegebenenfalls) Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers:

TEIL II

- 1. Zusätzliche Angaben
- 1.1. Länge (über alles): m
- 1.2. Breite (über alles): m
- 1.3. Höhe (über alles): m

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes bitte streichen.

⁽²⁾ Etwaige Kennmerkmale dürfen nur auf Fahrzeugen angebracht sein, für die die nach der Einzelrichtlinie erteilte Betriebserlaubnis gilt. Enthält das Kennmerkmal Schriftzeichen, die für die Beschreibung der von diesem Betriebserlaubnisbogen erfaßten Fahrzeugtypen ohne Bedeutung sind, so müssen diese Schriftzeichen in den Unterlagen durch das Symbol „?“ dargestellt werden (Beispiel: ABC??123??).

⁽³⁾ Gemäß Anmerkung (c) des Anhangs I der Richtlinie 70/156/EWG (Dok. III/4141/88, Rev. 2).

- 1.4. Amtlich zugelassene Gesamtmasse des Fahrzeugs: t
- 1.4.1. Technisch zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs: t
- 1.5. Amtlich zugelassene Achslast
- 1.5.1. erste Achse: t
- zweite Achse: t
- dritte Achse: t
- vierte Achse: t
- 1.6. Technisch zulässige Achslast
- 1.6.1. erste Achse: t
- zweite Achse: t
- dritte Achse: t
- vierte Achse: t
- 1.7. Technisch zulässige Belastung des Sattelzapfens:.....
- 1.8. Amtlich zugelassene Anhängelast des Kraftfahrzeugs
- 1.8.1. Anhänger mit Betriebsbremsen: t
- 1.8.2. Anhänger ohne Betriebsbremsen: t
- 1.9. Größte vertikale Belastung der Anhängerkupplung: t
2. Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger Technischer Dienst:
3. Datum des Prüfprotokolls:.....
4. Nummer des Prüfprotokolls:.....
5. Grund (Gründe) für die Erweiterung der Betriebserlaubnis (falls zutreffend):
6. Bemerkungen (falls zutreffend):
7. Ort:
8. Datum:.....
9. Unterschrift:
10. Eine Liste der bei der Genehmigungsbehörde, die die Betriebserlaubnis erteilt hat, hinterlegten und auf Antrag zur Verfügung gestellten Unterlagen ist beigelegt.

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

Proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux :

- masses et dimensions des poids lourds, autobus et autocars;

I. Quelle est la justification principale de la mesure ?

- Achèvement de la procédure de réception CEE des véhicules automobiles.
- Harmonisation des législations nationales.
- Augmentation de la sécurité de la circulation routière.

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 ?

Respecter les prescriptions desdites directives assurant ainsi le libre accès de leurs véhicules dans tout le territoire de la Communauté.

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

Respecter les prescriptions desdites directives assurant ainsi le libre accès de leurs véhicules dans tout le territoire de la Communauté.

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 d'effet prévisible.
- sur l'emploi ?
pas d'effet prévisible.

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

- Avis des partenaires sociaux : Favorable.

29.11.91

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

KOM(91) 239 endg.; Ratsdok. 8149/91

Der Bundesrat hat in seiner 637. Sitzung am 29. November 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen der Beratungen des Richtlinienvorschlags bei der EG dafür einzusetzen, daß möglichst bald der im Anhang I der Richtlinie 85/3/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 91/60/EWG, in Nr. 1.8 für Lastzüge festgelegte Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination unter Beibehaltung der in Nr. 1.7 mit 15,65 m festgelegten höchstzulässigen Ladeflächenlänge von 16,00 m auf 16,40 m und die in Nr. 1.1 festgelegte größte Länge für Lastzüge von 18,35 m auf 18,75 m erhöht wird.

...

Nach der Richtlinie 85/3/EWG darf entsprechend dem Beschluß des EG-Verkehrsministerrates vom 17./18.12.1990 die höchstzulässige Länge von Lastzügen 18,35 m betragen. Gleichzeitig wird die Länge der Ladefläche auf maximal 15,65 m festgesetzt, damit auch zwei der größten europäisch genormten Wechselbehälter mit einer Länge von jeweils 7,82 m befördert werden können. Im Interesse eines ausreichend großen Führerhauses und damit der Arbeitsplatzgestaltung sowie der Verkehrssicherheit wird außerdem der Abstand zwischen Vorderkante der Ladefläche des Lkw und Hinterkante des Anhängers auf 16,00 m begrenzt.

Es handelt sich hierbei um einen Kompromiß, der erst nach langem Ringen zustande gekommen ist. Einige Mitglieds-länder wollten eine Lastzuglänge von 18,75 m, während die Bundesregierung in Übereinstimmung mit Beschlüssen des Bundesrates (zuletzt vom 21.09.1990 - Drucksache 449/90) für eine Beibehaltung von 18,00 m bei entsprechend verkürzter Ladefläche eingetreten ist.

Der Bundesrat begrüßt die Festlegung einer maximalen Ladeflächenlänge, da hierdurch gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen geschaffen werden und akzeptiert das Maß von 15,65 m im Interesse einer europäischen Regelung. Hierdurch kann einerseits der kombinierte Verkehr gefördert werden. Andererseits werden Wettbewerbsnachteile für die Bahn verhindert, da bei dieser Ladeflächenlänge zwei Paletten weniger befördert werden können, als mit bisher zulässigen Lastzügen mit Kurzkuppel-einrichtung und extrem kurzem Führerhaus.

Der Bundesrat begrüßt auch die Festlegung einer höchstzulässigen Länge des Abstandes zwischen Vorderkante der Ladefläche des Lkw und Hinterkante des Anhängers aus den eingangs genannten Gründen. Die Festlegung des Wertes von 16,00 m hat jedoch zur Folge, daß bei voller Nutzung der Ladefläche der Abstand zwischen Lkw und Anhänger höchstens 35 cm beträgt. Abgesehen davon, daß beim An- und Abkuppeln sowie beim Rangieren die Gefahr besteht, daß Personen eingeklemmt werden können, erfordert ein solch geringer Abstand den Einsatz extrem kurzer und technisch komplizierter Verbindungseinrichtungen. Sie sind sicherheitstechnisch problematisch, erfordern einen hohen Wartungsaufwand und erhöhen die Anschaffungs- und laufenden Betriebskosten erheblich; zudem müßten die Betriebe ihren Fuhrpark komplett erneuern.

Das Maß von 16,00 m sollte deshalb unter Beibehaltung der Ladeflächenlänge auf 16,40 m und die höchstzulässige Lastzuglänge wegen gleicher Führerhausabmessungen auf 18,75 m erhöht werden. Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages hat sich ebenfalls für diese Abmessungen ausgesprochen.

Bei diesen Maßen können bewährte Verbindungseinrichtungen zum Einsatz kommen, die nicht die genannten Nachteile der extremen Kurzkuppelverbindungen haben. Auch sind diese Lastzüge beim Abbiegen grundsätzlich nicht ungünstiger als die von der EG beschlossenen Züge, da diese bei Kurvenfahrt ebenfalls durch Ausfahren der Kuppelverbindung bis zu 18,75 m lang werden müssen, um ein Anstoßen des Anhängers an den Lkw zu verhindern.

...

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß für diese, vor allem im Interesse der Verkehrssicherheit gebotene Änderung der EG-Richtlinie im EG-Ministerrat mit der Bundesrepublik Deutschland eine qualifizierte Mehrheit gefunden werden kann.

2. Im verordnenden Teil der Richtlinie wird vorgeschlagen, daß der Kommission ein beratender Ausschuß zur Seite steht, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt. Es sollte versucht werden, darauf hinzuwirken, daß anstelle des beratenden Ausschusses ein Regelungsausschuß vorgesehen wird, der über weitergehende Kompetenzen als ein beratender Ausschuß verfügt.