



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 28.3.2003  
KOM(2003) 147 endgültig

2003/0059 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über den Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen**

**(kodifizierte Fassung)**

(von der Kommission vorgelegt)

## **BEGRÜNDUNG**

1. Im Zusammenhang mit dem „Europa der Bürger“ ist es ein wichtiges Anliegen der Kommission, das Gemeinschaftsrecht zu vereinfachen und klarer zu gestalten, damit es für den Bürger besser verständlich und zugänglich und er die spezifischen Rechte, die es ihm zuerkennt, besser in Anspruch nehmen kann.

Dieses Ziel lässt sich so lange nicht erreichen, wie zahlreiche Vorschriften, die mehrfach und oftmals in wesentlichen Punkten geändert wurden, in verschiedenen Rechtsakten, vom ursprünglichen Rechtsakt bis zu dessen letzter geänderter Fassung, verstreut sind und es einer aufwendigen Suche und eines Vergleichs vieler Rechtsakte bedarf, um die jeweils geltenden Vorschriften zu ermitteln.

Soll das Gemeinschaftsrecht verständlich und transparent sein, müssen häufig geänderte Rechtsvorschriften also kodifiziert werden.

2. Die Kommission hat daher mit Beschluss vom 1. April 1987<sup>1</sup> ihre Dienststellen angewiesen, alle Rechtsakte spätestens nach der zehnten Änderung zu kodifizieren. Dabei hat sie jedoch betont, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses der Gemeinschaftsvorschriften sollten die Dienststellen bemüht sein, die in ihre Zuständigkeit fallenden Rechtstexte in kürzeren Abständen zu kodifizieren.
3. Der Europäische Rat von Edinburgh hat sich im Dezember 1992 in seinen Schlussfolgerungen ebenfalls in diesem Sinne geäußert<sup>2</sup> und die Bedeutung der Kodifizierung unterstrichen, da sie hinsichtlich der Frage, welches Recht zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einen spezifischen Gegenstand anwendbar ist, Rechtsicherheit biete.

Bei der Kodifizierung ist das übliche Rechtsetzungsverfahren der Gemeinschaft uneingeschränkt einzuhalten.

Da an den zu kodifizierenden Rechtsakten keine materiell-inhaltlichen Änderungen vorgenommen werden dürfen, haben sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission in einer Interinstitutionellen Vereinbarung vom 20. Dezember 1994 auf ein beschleunigtes Verfahren für die rasche Annahme kodifizierter Rechtsakte geeinigt.

4. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Richtlinie 93/31/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über den Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen<sup>3</sup> kodifiziert werden. Die neue Richtlinie ersetzt die verschiedenen Richtlinien, die Gegenstand der Kodifizierung sind<sup>4</sup>. Der Vorschlag behält den materiellen Inhalt der kodifizierten Rechtsakte vollständig bei und beschränkt sich darauf, sie in einem Rechtsakt zu vereinen, wobei nur insoweit formelle Änderungen vorgenommen werden, als diese aufgrund der Kodifizierung selbst erforderlich sind.

---

<sup>1</sup> KOM(1987) 868 PV.

<sup>2</sup> Siehe Anlage 3 zu Teil A dieser Schlussfolgerungen.

<sup>3</sup> Aufgenommen in das Legislativprogramm für 2002.

<sup>4</sup> Anhang II Teil A dieses Vorschlags.

5. Der Kodifizierungsvorschlag wurde auf der Grundlage einer vorläufigen konsolidierten Fassung der Richtlinie 93/31/EWG und der sie ändernden Rechtsakte ausgearbeitet. Diese konsolidierte Fassung war zuvor vom Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems in allen Amtssprachen erstellt worden. Wenn die Artikel neu nummeriert wurden, werden die alte und die neue Nummerierung einander in der Entsprechungstabelle in Anhang III der kodifizierten Richtlinie gegenübergestellt.

Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom [...]**

**über den Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

gestützt auf die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebs-erlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge<sup>1</sup>,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>3</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

---



- (1) Die Richtlinie 93/31/EWG des Europäischen Rates vom 14. Juni 1993 über den Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen<sup>4</sup> ist in wesentlichen Punkten geändert worden<sup>5</sup>. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Klarheit empfiehlt es sich, die Richtlinie 93/31/EWG zu kodifizieren.

---

<sup>1</sup> ABl. L 225 vom 10.8.1992, S. 72. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 106 vom 3.5.2000, S. 1).

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>3</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>4</sup> ABl. L 188 vom 29.7.1993, S. 19. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 2000/72/EG der Kommission (ABl. L 300 vom 29.11.2000, S. 18).

<sup>5</sup> Vgl. Anhang II Teil A.

---

▼ 93/31/EWG Erwägungsgrund  
(1)

- (2) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr gewährleistet ist. Hierzu müssen die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.
- 

▼ 93/31/EWG Erwägungsgrund  
(2) (angepasst)

- (3) In jedem Mitgliedstaat müssen zweirädrige Kraftfahrzeuge hinsichtlich des Ständers bestimmte technische Merkmale aufweisen, die in zwingenden Vorschriften festgelegt sind, welche von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden sind. Dadurch wird der Warenverkehr in der Gemeinschaft behindert.
- 

▼ 93/31/EWG Erwägungsgrund  
(3)

- (4) Diese Hemmnisse für das Funktionieren des Binnenmarktes lassen sich beseitigen, wenn alle Mitgliedstaaten anstelle ihrer nationalen Rechtsvorschriften gleiche Vorschriften erlassen.
- 

▼ 93/31/EWG Erwägungsgrund  
(4) (angepasst)

- (5) Die Einführung harmonisierter Vorschriften für den Ständer von zweirädriegen Kraftfahrzeugen ist notwendig, damit auf alle diese Fahrzeugtypen die Typgenehmigungsverfahren der Richtlinie 92/61/EWG angewendet werden können. ☒ Diese Richtlinie wird ersetzt durch die Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> mit Wirkung vom 9. November 2003. ☐
- 

▼ 93/31/EWG Erwägungsgrund  
(5) (angepasst)

- (6) Angesichts der Dimensionen und Auswirkungen der in dem betreffenden Sektor vorgeschlagenen Aktion sind die in dieser Richtlinie vorgesehenen Gemeinschaftsmaßnahmen nicht nur notwendig, sondern unerlässlich, um das gesteckte Ziel, die EG-Typgenehmigung für den jeweiligen Fahrzeugtyp, zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen unabhängig voneinander nicht hinreichend durchführen.
- 

<sup>6</sup> ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.



- (7) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung der in Anhang II Teil B aufgeführten Richtlinien unberührt lassen -
- 

93/31/EWG

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

---

93/31/EWG (angepasst)

#### *Artikel 1*

Diese Richtlinie gilt für den Ständer aller Typen von zweirädrigen Kraftfahrzeugen ☒ im Sinne von ☐ Artikel 1 der Richtlinie [92/61/EWG].

#### *Artikel 2*

Das Verfahren zur Erteilung der ☒ Typgenehmigung für Bauteile ☐ in Bezug auf den Ständer eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps sowie die Bedingungen für den freien Warenverkehr dieser Fahrzeuge sind in den [Kapiteln II bzw. ☒ und ☐ III der Richtlinie 92/61/EWG] festgelegt.

#### *Artikel 3*

Die zur Anpassung ☒ von Anhang I ☐ an den technischen Fortschritt erforderlichen Änderungen werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG<sup>7</sup> ☒ erlassen ☐ .

#### *Artikel 4*

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

---



#### *Artikel 5*

Die Richtlinie 93/31/EWG, geändert durch die in Anhang II Teil A aufgeführte Richtlinie, wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die

---

<sup>7</sup> ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.

Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung der in Anhang II Teil B aufgeführten Richtlinien aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang III zu lesen.

#### *Artikel 6*

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

---

▼ 93/31/EWG Art. 5

#### *Artikel 7*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*In Namen des Europäischen Parlaments  
Der Präsident  
[...]*

*Im Namen des Rates  
Der Präsident  
[...]*

## **ANHANG I**

### **1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet:

- 1.1. «Ständer»: eine fest am Fahrzeug angebrachte Vorrichtung, mit der das Fahrzeug in einer senkrechten (oder annähernd senkrechten) Parkstellung gehalten werden kann, wenn es von seinem Fahrer abgestellt wird;
- 1.2. «Seitenständer»: ein Ständer, der, wenn er ausgeklappt wird, das Fahrzeug auf einer Seite abstützt, wobei beide Räder mit der Aufstellfläche in Berührung bleiben;
- 1.3. «Mittelständer»: ein Ständer, der, wenn er ausgeklappt wird, das Fahrzeug so abstützt, dass er auf beiden Seiten der Längsmittellebene des Fahrzeugs eine oder mehrere Berührungsstellen zwischen Fahrzeug und Aufstellfläche bietet;
- 1.4. «Querneigung (qn)»: tatsächliche Neigung (in Prozent) der Aufstellfläche, wenn sich der Schnittpunkt der Längsmittellebene des Fahrzeugs und der Aufstellfläche im rechten Winkel zur Linie der größten Neigung befindet (Abbildung 1);
- 1.5. «Längsneigung (ln)»: tatsächliche Neigung (in Prozent) der Aufstellfläche, wenn die Längsmittellebene des Fahrzeugs parallel zur Linie der größten Neigung liegt (Abbildung 2);
- 1.6. «Längsmittellebene des Fahrzeugs»: die Längssymmetrieebene des Fahrzeughinterrades.

### **2. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN**

- 2.1. Jedes zweirädrige Fahrzeug muss mit mindestens einem Ständer ausgerüstet sein, damit seine Standsicherheit (z. B. während des Parkens) gewährleistet ist und es nicht durch eine Person oder ein fremdes Hilfsmittel gehalten werden muss. Fahrzeuge mit Zwillingsrädern brauchen nicht mit Ständern ausgerüstet zu werden, müssen jedoch in Parkstellung (bei angezogener Handbremse) den Bestimmungen von Punkt 6.2.2 genügen.
- 2.2. Das Fahrzeug kann entweder mit einem Seitenständer, einem Mittelständer oder mit beiden Ständerarten ausgerüstet sein.
- 2.3. Wenn der Ständer im unteren Bereich oder an der Unterseite des Fahrzeugs angebracht ist, muss (müssen) das (die) äußere(n) Ende(n) des Ständers zur Erreichung der geschlossenen bzw. Fahrtstellung nach hinten klappen.

### **3. BESONDERE VORSCHRIFTEN**

#### **3.1. Seitenständer**

3.1.1. Der Seitenständer muss:

- 3.1.1.1. das Fahrzeug so abstützen können, dass die seitliche Standfestigkeit des Fahrzeugs sowohl auf einer horizontalen Aufstellfläche als auch auf geneigtem Untergrund sichergestellt ist, damit das Fahrzeug nicht zu leicht stärker geneigt (und somit nicht um den Auflagepunkt des Seitenständers gekippt) bzw. zu leicht in die Senkrechte zurück und darüber hinaus geneigt (und somit in Richtung der dem Seitenständer gegenüberliegenden Seite gekippt) werden kann;
- 3.1.1.2. das Fahrzeug so abstützen können, dass seine Standfestigkeit sichergestellt ist, wenn das Fahrzeug auf geneigtem Untergrund im Sinne des Punktes 6.2.2 abgestellt wird;
- 3.1.1.3. automatisch in die geschlossene bzw. Fahrtstellung nach hinten klappen können,
- 3.1.1.3.1. sobald das Fahrzeug in seine normale (senkrechte) Fahrtstellung gebracht wird oder
- 3.1.1.3.2. sobald das Fahrzeug vom Fahrer absichtlich nach vorne geschoben wird;
- 3.1.1.4. ungeachtet der Bestimmungen aus Punkt 3.1.1.3 so ausgelegt und gebaut sein, dass er nicht automatisch einklappt, wenn sein Neigungswinkel unbeabsichtigt verändert wird (z. B. wenn das Fahrzeug durch einen Dritten leicht angestoßen oder vom Luftzug eines vorbeifahrenden Fahrzeugs erfasst wird),
  - 3.1.1.4.1. wenn er sich in ausgeklappter bzw. Parkstellung befindet,
  - 3.1.1.4.2. wenn das Fahrzeug geneigt wird, damit das äußere Ende des Seitenständers den Boden berühren kann, und
  - 3.1.1.4.3. wenn das Fahrzeug unbeaufsichtigt geparkt wird.

3.1.2. Die Bestimmungen aus Punkt 3.1.1.3 gelten nicht für Fahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass der Motor nicht gestartet werden kann, solange der Seitenständer ausgeklappt ist.

#### **3.2. Mittelständer**

3.2.1. Der Mittelständer muss:

- 3.2.1.1. das Fahrzeug so abstützen können, dass seine Standfestigkeit sichergestellt ist, unabhängig davon, ob ein Rad, beide Räder oder kein Rad mit der Aufstellfläche in Berührung kommt; dies gilt
  - 3.2.1.1.1. auf einer horizontalen Aufstellfläche,
  - 3.2.1.1.2. unter Neigungsbedingungen,
  - 3.2.1.1.3. auf geneigtem Untergrund gemäß Punkt 6.2.2;

- 3.2.1.2. automatisch in die geschlossene bzw. Fahrstellung nach hinten klappen können,
- 3.2.1.2.1. sobald sich das Fahrzeug so weit nach vorne bewegt, dass der Mittelständer von der Aufstellfläche weggezogen wird.
- 3.2.2. Die Bestimmungen aus Punkt 3.2.1.2 gelten nicht für Fahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass der Motor nicht gestartet werden kann, solange der Mittelständer ausgeklappt ist.

#### **4. SONSTIGE VORSCHRIFTEN**

- 4.1. Die Fahrzeuge können darüber hinaus mit einer Kontrolleuchte ausgestattet sein, die für den sitzenden Fahrer in Fahrstellung deutlich sichtbar sein muss. Diese Leuchte muss aufleuchten, sobald der Zündkontakt geschlossen wird, und so lange weiter leuchten, bis sich der Ständer in der geschlossenen bzw. Fahrstellung befindet.
- 4.2. Jeder Ständer muss mit einem Rückhaltesystem ausgerüstet sein, das ihn in eingeschlagener bzw. Fahrstellung hält. Dieses System kann aus folgenden Elementen bestehen:
- aus zwei unabhängigen Vorrichtungen, z. B. zwei einzelnen Federn oder einer Feder und einer Rückhaltevorrichtung (z. B. ein Klemmhalter),
    - oder
  - aus einer einzigen Vorrichtung, für die ein einwandfreies Funktionieren über mindestens
    - 10 000 normale Beanspruchungszyklen bei Fahrzeugen mit zwei Ständern
    - oder
    - 15 000 normale Beanspruchungszyklen bei Fahrzeugen mit einem Ständer
- nachgewiesen werden muss.

#### **5. STANDFESTIGKEITSPRÜFUNGEN**

- 5.1. Um die Fähigkeit eines Ständers, die Standfestigkeit eines Fahrzeugs gemäß den Punkten 3 und 4 gewährleisten zu können, zu bestimmen, sind die folgenden Prüfungen durchzuführen:

##### **5.2. Zustand des Fahrzeugs**

- 5.2.1. Die Masse des Fahrzeugs bei der Prüfung muss der Masse im betriebsbereiten Zustand entsprechen.
- 5.2.2. Der Reifendruck muss dem vom Hersteller für diesen Zustand empfohlenen Wert entsprechen.

- 5.2.3. Das Getriebe muss sich in Leerlaufstellung oder, im Fall eines automatischen Getriebes, in Parkstellung (falls vorhanden) befinden.
- 5.2.4. Ist das Fahrzeug mit einer Feststellbremse ausgerüstet, so muss diese angezogen sein.
- 5.2.5. Die Lenkung muss sich in verriegelter Stellung befinden. Wenn die Lenkung sowohl bei einem Lenkerausschlag nach links als auch bei einem Lenkerausschlag nach rechts verriegelt werden kann, sind die Prüfungen in beiden Stellungen durchzuführen.

### **5.3. Prüfgelände**

- 5.3.1. Die unter Punkt 6.1 vorgesehenen Prüfungen müssen auf ebenem, horizontalem Gelände mit hartem, trockenem und sauberem Untergrund durchgeführt werden.

### **5.4. Prüfgeräte**

- 5.4.1. Für die Prüfungen nach Punkt 6.2 wird eine Abstellplattform benötigt.
- 5.4.2. Die Abstellplattform muss eine feste, ebene und rechteckige Oberfläche besitzen, die sich nicht merklich durchbiegt, wenn das Fahrzeug darauf abgestellt wird.
- 5.4.3. Die Oberfläche der Abstellplattform muss so griffig sein, dass das Fahrzeug während der Neigungsprüfungen nicht auf der Aufstellfläche rutscht.
- 5.4.4. Die Abstellplattform muss so ausgelegt sein, dass zumindest die unter Punkt 6.2.2 vorgeschriebenen Quer- und Längsneigungswerte ( $q_n$  bzw.  $l_n$ ) eingestellt werden können.

## **6. PRÜFVERFAHREN**

### **6.1. Standfestigkeit auf horizontaler Aufstellfläche (Prüfung bezüglich Punkt 3.1.1.4)**

- 6.1.1. Auf dem Prüfgelände wird der Seitenständer des Fahrzeugs in die ausgeklappte bzw. Parkstellung gebracht und das Fahrzeug auf dem Seitenständer abgestellt.
- 6.1.2. Das Fahrzeug wird dann so bewegt, dass sich der Winkel zwischen der Längsmittellebene des Fahrzeugs und der Aufstellfläche um  $3^\circ$  vergrößert (das Fahrzeug wird in Richtung der Senkrechten gebracht).
- 6.1.3. Aufgrund dieser Bewegung darf sich der Seitenständer nicht automatisch in die eingeklappte bzw. Fahrtstellung zurückbewegen.

### **6.2. Standfestigkeit auf geneigtem Untergrund (Prüfung bezüglich der Punkte 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 und 3.2.1.1.3)**

- 6.2.1. Das Fahrzeug wird auf die Abstellplattform und der Seitenständer - bzw. in einer gesonderten Prüfung der Mittelständer - in die geöffnete bzw. Parkstellung gebracht; das Fahrzeug wird auf dem Ständer abgestellt.

---

**▼ 2000/72/EG Art. 1**

- 6.2.2. Die Aufstellplattform wird daraufhin so geneigt, dass die in der nachstehenden Tabelle angegebenen Werte für die minimale Querneigung (it) und danach, getrennt, für die minimale Längsneigung (il) erreicht werden.

Neigung	Seitenständer		Mittelständer	
	Kleinkraftrad	Kraftrad	Kleinkraftrad	Kraftrad
it (nach links und nach rechts)	5 %	6 %	6 %	8 %
il abwärts	5 %	6 %	6 %	8 %
il aufwärts	6 %	8 %	12 %	14 %

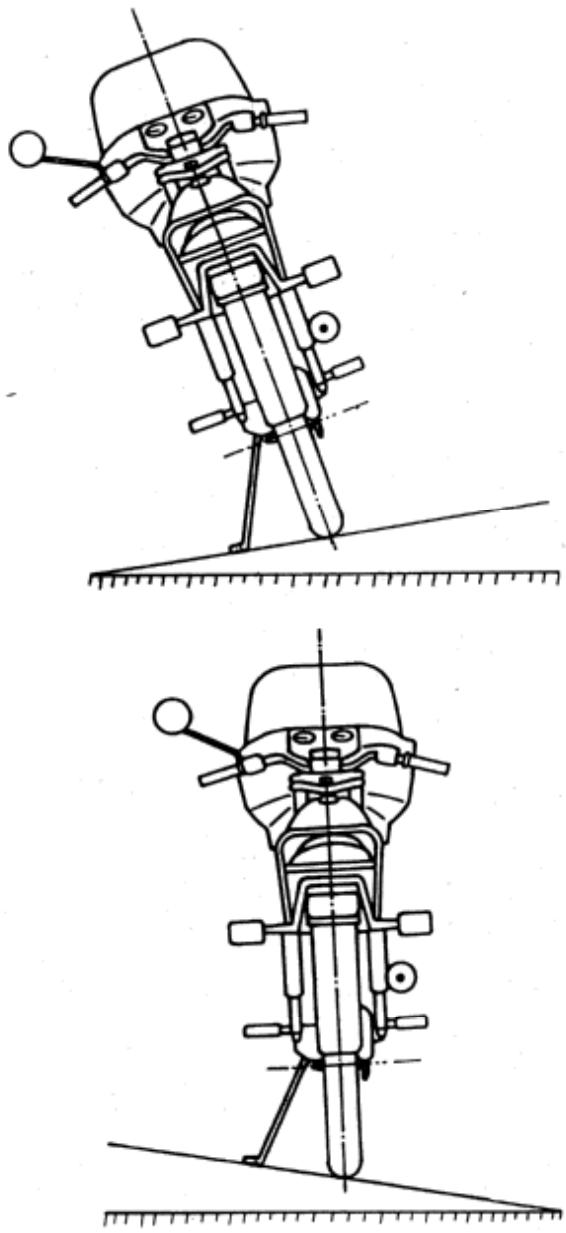
Siehe Abbildungen 1a, 1b und 2.

---

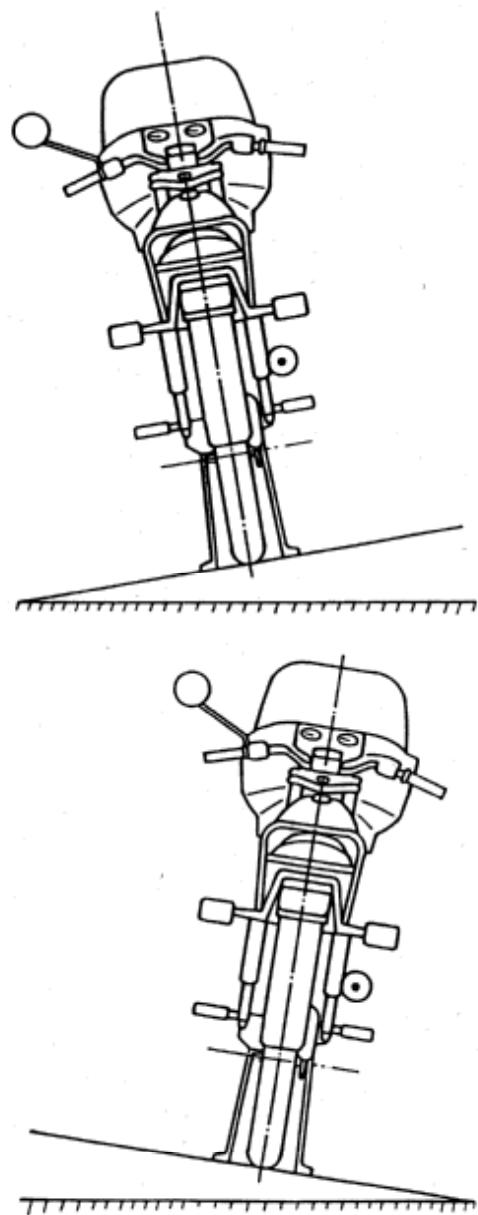
**▼ 93/31/EWG**

- 6.2.3. Ist ein Fahrzeug, das auf der geneigten Abstellplattform steht, nur auf dem Mittelständer und einem Rad abgestellt und kann so in dieser Stellung gehalten werden, dass der Mittelständer und entweder das Vorderrad oder das Hinterrad mit der Aufstellfläche in Berührung sind, dann sind - sofern alle anderen Bestimmungen dieses Punktes erfüllt werden - die oben beschriebenen Prüfungen nur in der Stellung durchzuführen, in der das Fahrzeug auf dem Mittelständer und dem Hinterrad steht.
- 6.2.4. Wenn die Abstellplattform in beide vorgeschriebene Richtungen geneigt wird und die obigen Vorschriften eingehalten werden, muss das Fahrzeug fest stehenbleiben.
- 6.2.5. Anstelle dieses Verfahrens ist es ebenso zulässig, die Abstellplattform in die erforderliche Stellung zu bringen, bevor das Fahrzeug darauf abgestellt wird.

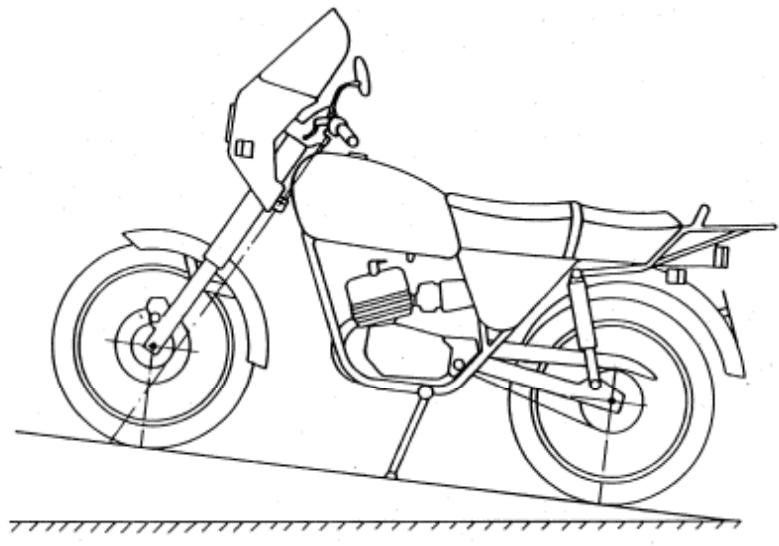
*Abbildung 1a*  
**Querneigung (qn)**



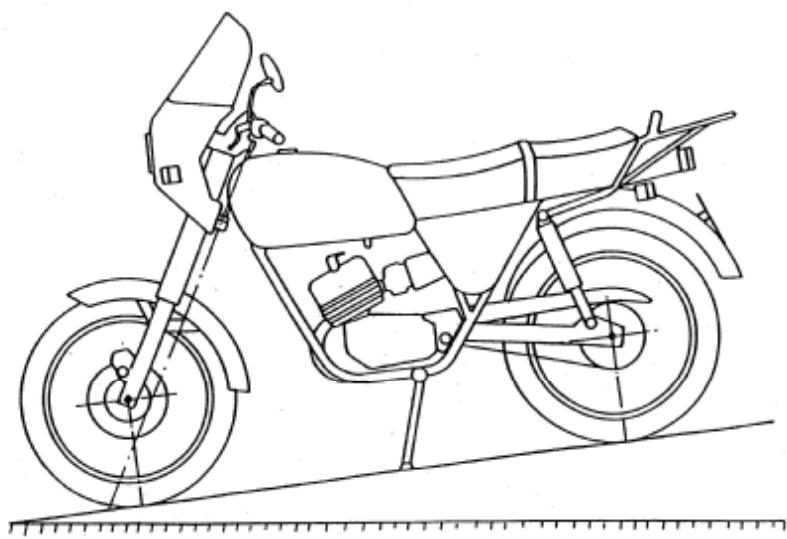
*Abbildung 1b*  
**Querneigung (qn)**



*Abbildung 2*  
**Längsneigung (In aufwärts)**



**Längsneigung (In abwärts)**



*Anlage 1*

**Beschreibungsbogen in Bezug auf den Ständer eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps**

(dem Antrag auf Typgenehmigung für Bauteile beizufügen, wenn dieser unabhängig vom Antrag auf Typgenehmigung für das Fahrzeug eingereicht wird)

Laufende Nr. (vom Antragsteller zu vergeben): .....

Dem Antrag auf Typgenehmigung für Bauteile bezüglich des Ständers eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps sind die Angaben zu folgenden Punkten des Anhangs II der Richtlinie 92/61/EWG beizufügen:

- Buchstabe A:
  - 0.1
  - 0.2
  - 0.4 bis 0.6
  - 2.1
  - 2.1.1
- Buchstabe B:
  - 1.3.1

## *Anlage 2*

Angabe der Behörde

### **Typgenehmigungsbogen für Bauteile betreffend die Halteeinrichtung für Beifahrer eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps**

MUSTER

Protokoll Nr. .... des technischen Dienstes ..... vom .....

Nr. der Typgenehmigung für Bauteile: ..... Nr. der Erweiterung: .....

1. Fabrikmarke oder Handelsbezeichnung des Fahrzeugs: .....

2. Fahrzeugtyp: .....

3. Name und Anschrift des Herstellers: .....

.....

4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Bevollmächtigten des Herstellers: .....

.....

5. Das Fahrzeug wurde zur Prüfung vorgeführt am: .....

6. Die Typgenehmigung für Bauteile wird erteilt/verweigert <sup>(1)</sup>.

7. Ort: .....

8. Datum: .....

9. Unterschrift: .....

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup>) Nichtzutreffendes streichen.



## **ANHANG II**

### **Teil A**

#### **Aufgehobene Richtlinie mit ihren nachfolgenden Änderungen (gemäß Artikel 5)**

Richtlinie 93/31/EWG des Rates

(ABl. L 188 vom 29.7.1993, S. 19)

Richtlinie 2000/72/EG der Kommission (ABl. L 300 vom 29.11.2000, S. 18)

### **Teil B**

#### **Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und der Anwendungsfristen (gemäß Artikel 5)**

Richtlinie	Umsetzungsfrist	Datum der Anwendung
93/32/EWG	14. Dezember 1994	14. Juni 1995 <sup>1</sup>
1999/24/EG	31. Dezember 2001	1. Januar 2002 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Richtlinie 93/31/EWG:  
„Ab diesem Zeitpunkt dürfen die Mitgliedstaaten die erstmalige Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die dieser Richtlinie entsprechen, aus Gründen, die sich auf den Ständer beziehen, nicht untersagen.“

<sup>2</sup> Artikel 2 der Richtlinie 2000/72/EG:  
„1. Ab dem 1. Januar 2002 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf Ständer beziehen,  
– weder die EG-Betriebserlaubnis eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps verweigern,  
– noch die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme zweirädriger Kraftfahrzeuge verbieten,  
wenn der Ständer dieser Fahrzeuge den Vorschriften der Richtlinie 93/31/EWG in der Fassung dieser Richtlinie entspricht.  
2. Ab dem 1. Juli 2002 müssen die Mitgliedstaaten die EG-Betriebserlaubnis neuer zweirädriger Kraftfahrzeugtypen aus Gründen, die sich auf den Ständer beziehen, verweigern, wenn die Vorschriften der Richtlinie 93/31/EWG in der Fassung dieser Richtlinie nicht eingehalten werden.“

## **ANHANG III**

### **ENTSPRECHUNGSTABELLE**

Richtlinie 93/31/EWG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1 - 3	Artikel 1 - 3
Artikel 4 (1)	–
Artikel 4 (2)	Artikel 4
–	Artikel 5
–	Artikel 6
Artikel 5	Artikel 7
Anhang	Anhang I
Anlage 1	Anlage 1
Anlage 2	Anlage 2
–	Anhang II
–	Anhang III