

RICHTLINIE 95/48/EG DER KOMMISSION

vom 20. September 1995

zur Anpassung der Richtlinie 92/21/EWG des Rates über Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klasse M₁ an den technischen Fortschritt

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 93/81/EWG der Kommission⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 13 Absatz 2,

gestützt auf die Richtlinie 92/21/EWG des Rates vom 31. März 1992 zur Anpassung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klasse M₁⁽³⁾, insbesondere auf Artikel 3,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Bei der Richtlinie 92/21/EWG handelt es sich um eine Einzelrichtlinie des durch die Richtlinie 70/156/EWG eingeführten EWG-Typgenehmigungsverfahrens. Daher finden die in der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Bestimmungen über Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten von Fahrzeugen auf diese Richtlinie Anwendung.

Es wird Bezug genommen auf die Richtlinie 77/649/EWG des Rates⁽⁴⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 90/630/EWG⁽⁵⁾, in der das Verfahren zur Bestimmung des Bezugspunkts für Sitzplätze in Kraftfahrzeugen beschrieben ist, welches daher in dieser Richtlinie nicht wiederholt zu werden braucht. Ferner wird auf die Richtlinie 92/23/EWG des Rates⁽⁶⁾ Bezug genommen.

Angesichts der bisherigen Erfahrungen mit der praktischen Anwendung der Richtlinie 92/21/EWG erweist es sich als notwendig, bestimmte darin enthaltene Vorschriften näher zu erläutern, um eine einheitliche Auslegung in allen Mitgliedstaaten sicherzustellen.

Künftig werden bestimmte Belastungsbedingungen für Sitzplätze, die nicht für erwachsene Fahrgäste ausgelegt oder geeignet sind, festgelegt werden müssen. Die Definition solcher Sitzplätze und die Spezifikation der Belastungsbedingungen bedürfen jedoch noch weiterer Untersuchungen. Die entsprechenden Änderungen werden daher auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Die Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen der Stellungnahme des durch die Richtlinie 70/156/EWG

eingesetzten Ausschusses für die Anpassung an den technischen Fortschritt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN :

Artikel 1

(1) In Artikel 1 der Richtlinie 92/21/EWG wird der Ausdruck „Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG“ durch den Ausdruck „Anhang II A der Richtlinie 70/156/EWG“ ersetzt.

(2) Die Anhänge der Richtlinie 92/21 werden durch die Anhänge dieser Richtlinie ersetzt und zwischen dem verfügbaren Teil und dem Anhang I wird ein Verzeichnis der Anhänge eingefügt.

Artikel 2

(1) Ab dem 1. Januar 1996 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Massen und Abmessungen beziehen,

— für einen Kraftfahrzeugtyp der Klasse M₁ weder die Erteilung der EWG-Typgenehmigung oder der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,

— noch die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge untersagen,

wenn diese den Vorschriften der Richtlinie 92/21/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, entsprechen.

(2) Ab dem 1. Januar 1997 dürfen die Mitgliedstaaten für einen Fahrzeugtyp der Klasse M₁ aus Gründen, die sich auf die Massen und Abmessungen beziehen

— die EWG-Typgenehmigung nicht mehr erteilen und

— die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,

wenn die Vorschriften der Richtlinie 92/21/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllt sind.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1996 nachzukommen.

Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften 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.

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

⁽²⁾ ABl. Nr. L 264 vom 23. 10. 1993, S. 49.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 129 vom 14. 5. 1992, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 267 vom 19. 10. 1977, S. 1.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 341 vom 6. 12. 1990, S. 20.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 129 vom 14. 5. 1992, S. 95.

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

Artikel 4

Diese Richtlinie tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 20. September 1995

Für die Kommission

Martin BANGEMANN

Mitglied der Kommission

VERZEICHNIS DER ANHÄNGE

Anhang I: Verwaltungsvorschriften für die Typgenehmigung

Anlage 1: Beschreibungsbogen

Anlage 2: Typgenehmigungsbogen

Anhang II: Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen, Vorschriften

Anlage: Prüfverfahren für die Massen von Kraftfahrzeugen der Klasse M₁

*ANHANG I***VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE TYPGENEHMIGUNG**

1. **Antrag auf Erteilung der EWG-Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp**
 - 1.1. Der Antrag auf Erteilung der EWG-Typgenehmigung gemäß Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG für einen Fahrzeugtyp der Klasse M₁ in bezug auf seine Massen und Abmessungen ist vom Hersteller zu stellen.
 - 1.2. Ein Muster des Beschreibungsbogens ist in Anlage 1 enthalten.
 - 1.3. Dem für die Durchführung der Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst ist vorzuführen :
 - 1.3.1. Ein für den zu genehmigenden Typ repräsentatives Fahrzeug.
2. **Erteilung der EWG-Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp**
 - 2.1. Sind die entsprechenden Anforderungen erfüllt, wird die EWG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt.
 - 2.2. Ein Muster des EWG-Typgenehmigungsbogens ist in der Anlage 2 enthalten.
 - 2.3. Jedem genehmigten Fahrzeugtyp wird eine Typgenehmigungsnummer gemäß Anhang VII der Richtlinie 70/156/EWG erteilt. Ein und derselbe Mitgliedstaat darf die gleiche Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp zuteilen.
3. **Veränderungen des Typs und Änderungen der Typgenehmigungen**
 - 3.1. Bei Veränderungen des gemäß dieser Richtlinie genehmigten Fahrzeugtyps gelten die Bestimmungen von Artikel 5 der Richtlinie 70/156/EWG.
4. **Übereinstimmung der Produktion**
 - 4.1. Maßnahmen zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion sind generell gemäß den Bestimmungen von Artikel 10 der Richtlinie 70/156/EWG zu treffen.

Anlage 1

BESCHREIBUNGSBOGEN⁽¹⁾ Nr.

gemäß Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG des Rates über die EWG-Typgenehmigung für ein Fahrzeug in Bezug auf die Massen und Abmessungen (Richtlinie 92/21/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/48/EG)

Die nachstehenden Angaben, soweit sie in Frage kommen, sind zusammen mit einem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Liegen Zeichnungen bei, so müssen diese das Format A 4 haben oder auf das Format A 4 gefaltet sein und hinreichende Einzelheiten in geeignetem Maßstab enthalten. Liegen Fotografien bei, so müssen diese hinreichende Einzelheiten enthalten.

Weisen die Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten elektronisch gesteuerte Funktionen auf, so sind Angaben zu ihren Leistungsmerkmalen zu machen.

0. **Allgemeines**
 - 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
 - 0.2. Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en):
 - 0.3. Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden ^(b):
 - 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Merkmale:
 - 0.4. Fahrzeugklasse ^(c):
 - 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
 - 0.6. Lage und Anbringungsart der vorgeschriebenen Schilder und Angaben
 - 0.6.1. Am Fahrgestell:
 - 0.6.2. Am Aufbau:
 - 0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
1. **Allgemeine Baumerkmale des Fahrzeugs**
 - 1.1. Fotos und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs:
 - 1.2. Maßzeichnungen des gesamten Fahrzeugs:
 - 1.3. Anzahl der Achsen und Räder:
 - 1.3.2. Anzahl und Lage der gelenkten Achsen:
 - 1.3.3. Antriebsachsen (Anzahl, Lage, gegenseitige Verbindung):
 - 1.6. Lage und Anordnung der Antriebsmaschine:
2. **Massen und Abmessungen ^(c) (in kg und mm)**
(gegebenenfalls Bezugnahme auf Zeichnung)
 - 2.1. Radstand oder Radstände (bei Vollbelastung) ^(f):
 - 2.3. Spurweite(n) und Breite(n) der Achse(n)
 - 2.3.1. Spurweite jeder gelenkten Achse ^(g):
 - 2.3.2. Spurweite aller übrigen Achsen ^(g):
 - 2.4. Maßbereiche der Fahrzeugabmessungen (Maße über alles):
 - 2.4.1. Für Fahrgestell ohne Aufbau:
 - 2.4.1.1. Länge ^(h):
 - 2.4.1.2. Breite ^(h):
 - 2.4.1.2.1. Größte Breite:

⁽¹⁾ Die Numerierungen und Fußnoten in diesem Beschreibungsbogen entsprechen denen in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG. Für die Zwecke dieser Richtlinie nicht relevante Punkte wurden weggelassen.

- 2.4.1.3. Höhe (bei Leergewicht) (l) (bei Fahrwerk mit Niveauregulierung in normaler Fahrstellung):
- 2.4.1.4. Überhang vorn (m):
- 2.4.1.5. Überhang hinten (n):
- 2.4.1.5.1. Höchstzulässiger Überhang am Kupplungspunkt (nd):
- 2.4.1.6. Bodenfreiheit (gemäß Punkt 4.5 von Abschnitt A des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG) :
- 2.4.1.6.1. Zwischen den Achsen :
- 2.4.2. Für Fahrgestell mit Aufbau
- 2.4.2.1. Länge (l):
- 2.4.2.2. Breite (b):
- 2.4.2.3. Höhe (bei Leergewicht) (l) (bei Fahrwerk mit Niveauregulierung in normaler Fahrstellung):
- 2.4.2.4. Überhang vorn (m):
- 2.4.2.5. Überhang hinten (n):
- 2.4.2.5.1. Höchstzulässiger Überhang am Kupplungspunkt (nd):
- 2.4.2.6. Bodenfreiheit (gemäß Punkt 4.5 von Abschnitt A des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG) :
- 2.4.2.6.1. Zwischen den Achsen :
- 2.6. Masse des Fahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand oder Masse des Fahrgestells mit Führerhaus, wenn der Aufbau nicht vom Hersteller geliefert wird (einschließlich Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug, Ersatzrad und Fahrer) (e) (Größt- und Kleinstwert):
- 2.6.1. Verteilung dieser Masse auf die Achsen sowie Stützlast bei Sattelanhängern und Zentralachsanhängern (Größt- und Kleinstwert):
- 2.8. Technisch zulässige Höchstmasse in beladenem Zustand nach Angabe des Herstellers (Größt- und Kleinstwert) (f):
- 2.8.1. Verteilung dieser Masse auf die Achsen sowie Stützlast bei Sattelanhängern und Zentralachsanhängern (Größt- und Kleinstwert):
- 2.9. Technisch zulässige maximale Achslast je Achse/Achsgruppe sowie Stützlast bei Sattelanhängern und Zentralachsanhängern nach Angabe des Herstellers :
- 2.11. Maximal zulässige Anhängelast :
- 2.11.1. Anhänger :
- 2.11.3. Zentralachsanhänger :
- 2.11.4. Technisch zulässige Höchstmasse der Fahrzeugkombination :
- 2.11.6. Zulässige Höchstmasse eines ungebremsten Anhängers :
- 2.12. Maximale statische Stützlast am Kupplungspunkt des Zugfahrzeugs :
9. **Aufbau**
- 9.10.3. Sitze :
- 9.10.3.1. Anzahl :
- 9.17. Gesetzlich vorgeschriebene Schilder :
- 9.17.1. Fotos und/oder Zeichnungen der Lage der gesetzlich vorgeschriebenen Schilder und Angaben sowie der Fahrgestellnummer :
- 9.17.2. Fotos und/oder Zeichnungen des amtlichen Teils der Schilder und Angaben (vollständiges Beispiel mit Maßangaben) :

11. **Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger**
- 11.1. Klassenbezeichnung und Typ der Anhängervorrichtung(en):.....
- 11.4. Anweisungen für den Anbau der Anhängervorrichtung eines Fahrzeugs sowie Fotos oder Zeichnungen der vom Hersteller festgelegten fahrzeugseitigen Befestigungspunkte. Falls die Verwendung des Typs der Anhängervorrichtung auf bestimmte Varianten oder Versionen des Fahrzeugtyps beschränkt ist, ist dies anzugeben:.....
- 11.5. Angaben über eventuell anzubringende Anhängerböcke oder Montageplatten ⁽¹⁾:.....

Zusätzliche Angaben für Geländefahrzeuge

- 2.4.1. Für Fahrgestell ohne Aufbau
- 2.4.1.4.1. Vorderer Überhangwinkel ^(na): Grad
- 2.4.1.5.1. Hinterer Überhangwinkel ^(nb): Grad
- 2.4.1.6. Bodenfreiheit (gemäß Punkt 4.5 von Abschnitt A des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG)
- 2.4.1.6.2. Unter der Vorderachse (den Vorderachsen):.....
- 2.4.1.6.3. Unter der Hinterachse (den Hinterachsen):.....
- 2.4.1.7. Rampenwinkel ^(nc): Grad
- 2.4.2. Für Fahrgestelle mit Aufbau:
- 2.4.2.4.1. Vorderer Überhangwinkel ^(na): Grad
- 2.4.2.5.1. Hinterer Überhangwinkel ^(nb): Grad
- 2.4.2.6. Bodenfreiheit (gemäß Punkt 4.5 von Abschnitt A des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG)
- 2.4.2.6.2. Unter der Vorderachse (den Vorderachsen):.....
- 2.4.2.6.3. Unter der Hinterachse (den Hinterachsen):.....
- 2.4.2.7. Rampenwinkel ^(nc): Grad
- 2.15. Anfahrvermögen an Steigungen (Einzelfahrzeug): Prozent
- 4.9. Differentialsperre: ja/nein/fakultativ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

Anlage 2

MUSTER

(Größtformat : A4 (210 × 297 mm))

EWG-Typgenehmigungsbogen

Stempel
der Behörde

Benachrichtigung ⁽¹⁾ über

- die Typgenehmigung ⁽²⁾
- die Erweiterung der Typgenehmigung ⁽²⁾
- die Verweigerung der Typgenehmigung ⁽²⁾
- den Entzug der Typgenehmigung ⁽²⁾

des Typs eines Fahrzeugs/Bauteils/einer selbständigen technischen Einheit ⁽²⁾ in bezug auf die Richtlinie/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie/EG.

Typgenehmigungsnummer :

Grund für die Erweiterung :

Abschnitt I

- 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers) :
- 0.2. Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en) :
- 0.3. Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug/Bauteil/an der selbständigen technischen Einheit ⁽¹⁾ ⁽²⁾ vorhanden :
- 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Merkmale :
- 0.4. Fahrzeugklasse ⁽³⁾ :
- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers :
- 0.7. Bei Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten Anbringungsstelle und Anbringungsart des EWG-Typgenehmigungszeichens :
- 0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n) :

Abschnitt II

- 1. Zusätzliche Angaben (falls zutreffend) (Siehe Nachtrag) :
- 2. Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger technischer Dienst :
- 3. Datum des Prüfprotokolls :
- 4. Nummer des Prüfprotokolls :
- 5. Gegebenenfalls Bemerkungen (Siehe Nachtrag) :
- 6. Ort :
- 7. Datum :
- 8. Unterschrift :
- 9. Das Inhaltsverzeichnis der bei der Genehmigungsbehörde hinterlegten Beschreibungsunterlagen, die auf Antrag erhältlich sind, liegt bei.

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

⁽²⁾ Enthält das Typenkenmerkmal Schriftzeichen, die zur Beschreibung der von diesem Typgenehmigungsbogen betroffenen Typen von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten nicht von Bedeutung sind, so sind diese Schriftzeichen in den betreffenden Unterlagen durch das Symbol „?“ (z. B. ABC?123?) darzustellen.

⁽³⁾ Gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang II A der Richtlinie 70/156/EWG.

Nachtrag**zu dem EWG-Typgenehmigungsbogen Nr. ...****über die Typgenehmigung eines Fahrzeugs in bezug auf Richtlinie 92/21/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/48/EG**

1. **Zusätzliche Angaben**
 - 1.1. Länge : (mm)
 - 1.2. Breite : (mm)
 - 1.3. Höhe : (mm)
 - 1.4. Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand : (kg)
 - 1.5. Technisch zulässige Höchstmasse : (kg)
 - 1.6. Technisch zulässige maximale Achslasten :
 - 1.6.1. erste Achse : (kg)
 - zweite Achse : (kg)
 - dritte Achse : (kg)
 - 1.7. Sitzplätze für Insassen (ohne Fahrzeugführer) :
 - 1.7.1. Zahl der Klappsitze (falls zutreffend) :
 - 1.8. Anhängelast
 - 1.8.1. Anhänger ohne Betriebsbremse : (kg)
 - 1.8.2. Anhänger mit Betriebsbremse : (kg)
 - 1.8.3. Technisch zulässige Stützlast : (kg)
 - 1.8.4. Hinterer Überhang der Zugeinrichtung : (mm)
 - 1.8.5. Fotos und Zeichnungen der Stellen, an denen eine Zugeinrichtung am Fahrzeug befestigt wird :
.....
5. **Bemerkungen**

ANHANG II

GELTUNGSBEREICH, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN, VORSCHRIFTEN

1. Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für die Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klasse M₁ im Sinne von Artikel 1.

2. Begriffsbestimmungen

- 2.1. Die im Anhang I (einschließlich der Fußnoten) und im Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Begriffsbestimmungen gelten auch für diese Richtlinie.
- 2.2. „Masse der konventionellen Belastung“ bedeutet die Masse von 75 kg, multipliziert mit der Anzahl der vom Hersteller bezeichneten Sitzplätze (einschließlich Klappsitzen).
- 2.3. „Masse der Überlast“ bedeutet den Unterschied zwischen der technisch zulässigen Höchstmasse in beladenem Zustand und der Masse in fahrbereitem Zustand einschließlich der Masse der konventionellen Belastung. Die Überlastmasse kann die Masse zulässiger Ausrüstungen, z. B. Schiebedach, Klimaanlage, Anhängervorrichtung einschließen.
- 2.4. „Masse der Anhängervorrichtung“ bedeutet die vom Fahrzeughersteller angegebene Masse der eigentlichen Kupplung und ihre Befestigungsteile.
- 2.5. „Maximale statische Stützlast“ bedeutet die technisch zulässige vertikale Belastung, die unter statischen Bedingungen von der Anhängervorrichtung des Anhängers auf die Verbindungseinrichtung aufgebracht wird und durch den Mittelpunkt der Anhängervorrichtung wirkt. Diese Belastung muß vom Hersteller angegeben werden.
- 2.6. „Anhängemasse“ bedeutet die Masse des gezogenen Anhängers ausschließlich der Stützlast auf das Zugfahrzeug.
- 2.7. „Klappsitz“ bedeutet einen für gelegentlichen Gebrauch vorgesehenen Notsitz, der normalerweise umgeklappt ist.

3. Vorschriften

3.1. Abmessungen

- 3.1.1. Die amtlich zulässigen Höchstabmessungen lauten wie folgt:
- 3.1.1.1. Länge : 12 000 mm.
- 3.1.1.2. Breite : 2 500 mm.
- 3.1.1.3. Höhe : 4 000 mm.

3.2. Massen und Achslasten

- 3.2.1. Die Summe der technisch zulässigen Höchstachslasten muß mindestens der technisch zulässigen Höchstmasse des Fahrzeugs in beladenem Zustand entsprechen.

Die technisch zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs muß mindestens der Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand einschließlich der Masse der konventionellen Belastung entsprechen.

Ist das Fahrzeug bis zur technisch zulässigen Höchstmasse in beladenem Zustand gemäß 3.2.2 und 3.2.3 beladen, darf die Achslast auf jeder Achse höchstens die technisch zulässige Höchstlast auf dieser Achse sein.

Ist das Fahrzeug und gleichzeitig seine Hinterachse bis zur technisch zulässigen Höchstmasse beladen, darf die auf der Vorderachse lastende Masse nicht weniger als 30 % der technisch zulässigen Höchstmasse des Fahrzeugs betragen.

- 3.2.2. Zur Überprüfung der im dritten Absatz von 3.2.1 festgelegten Vorschriften sind die Massen der Insassen, des Gepäcks und der Überlast der konventionellen Belastung wie in der Anlage vorgeschrieben anzuordnen. Das Prüfverfahren wird in der Anlage beschrieben. Ist ein Fahrzeug mit demontierbaren Sitzen ausgerüstet, wird das Prüfverfahren auf den Fall beschränkt, in dem die Höchstzahl von Sitzen eingebaut ist.

- 3.2.3. Ist das Fahrzeug zum Ziehen eines Anhängers bestimmt, sind zwei zusätzliche Prüfungen entsprechend 3.2.1 dritter Absatz und 3.2.2 durchzuführen :
- a) einschließlich der Höchstmasse der Anhängervorrichtung
und
 - b) einschließlich sowohl der Höchstmasse der Anhängervorrichtung als auch der maximalen statischen Stützlast. Für die Zwecke der letzteren Prüfung gilt folgendes :
- 3.2.3.1. Die technisch zulässige Höchstlast auf der Hinterachse (den Hinterachsen) darf um höchstens 15 % überschritten werden, und die technisch zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs in beladenem Zustand darf um höchstens 10 % oder 100 kg überschritten werden, je nachdem welcher Wert niedriger ist ; dies gilt nur für diesen besonderen Fall, sofern die Betriebsgeschwindigkeit auf höchstens 100 km/h begrenzt ist.
- 3.2.3.2. Die oben erwähnte Masse der Überlast wird nicht für Typgenehmigungen, die nach anderen als dieser Richtlinie erteilt wurden, berücksichtigt, außer dies wird ausdrücklich in der jeweiligen Richtlinie angegeben.
- 3.2.3.3. Der Hersteller muß Geschwindigkeitsbeschränkungen, auf die in 3.2.3.1 Bezug genommen wird, oder sonstige Betriebsbedingungen in der Betriebsanleitung angeben.
- 3.2.4. Wird das Fahrzeug vom Fahrzeughersteller mit einer Anhängervorrichtung ausgerüstet, muß dieser auf der Vorrichtung oder in ihrer Nähe am Fahrzeug die höchstzulässige Stützlast angeben.
- 3.3. Anhängelast und statische Stützlast
- 3.3.1. Die technisch zulässige Anhängelast ist vom Hersteller festzulegen.
- 3.3.1.1. Anhängelast eines Fahrzeugs, das zum Ziehen eines mit einer Betriebsbremse ausgerüsteten Anhängers bestimmt ist. (Für die Zwecke der Berechnung der Anhängelast werden Überschreitungen der technisch zulässigen Höchstmasse des Fahrzeugs in beladenem Zustand gemäß 3.2.3.1 nicht berücksichtigt).
- 3.3.1.1.1. Die höchstzulässige Anhängelast des Fahrzeugs ist der jeweils kleinere Wert von
- a) der konstruktionsbedingten technisch zulässigen Höchstanhängemasse des Fahrzeugs und/oder der Festigkeit der mechanischen Anhängervorrichtung
oder
 - b) der technisch zulässigen Höchstmasse des Zugfahrzeugs (Kraftfahrzeug) oder bei Geländefahrzeugen im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG 1,5 Mal dieser Masse.
- 3.3.1.1.2. Die technisch zulässige Höchstmasse des Anhängers darf jedoch in keinem Fall 3 500 kg überschreiten.
- 3.3.1.2. Anhängemasse eines zum Ziehen eines Anhängers ohne Betriebsbremse bestimmten Fahrzeugs.
- 3.3.1.2.1. Die technisch zulässige Anhängemasse entspricht dem niedrigeren Wert der technisch zulässigen Höchstanhängemasse oder der Hälfte der Masse des Zugfahrzeugs in fahrbereitem Zustand.
- 3.3.1.2.2. Die technisch zulässige Höchstmasse des Anhängers darf jedoch keinesfalls 750 kg überschreiten.
- 3.3.2. Die technisch zulässige statische Stützlast ist vom Hersteller festzulegen ; diese Last darf nicht weniger als 4 % der höchstzulässigen Anhängemasse und nicht weniger als 25 kg betragen. Der Hersteller muß in der Betriebsanleitung angeben : die höchstzulässige statische Stützlast, die Befestigungspunkte der Anhängervorrichtung am Fahrzeug sowie den höchstzulässigen Überhang der Anhängervorrichtung.
- 3.3.3. Ein Kraftfahrzeug, das einen Anhänger zieht, muß diese Fahrzeugkombination — beladen bis zu ihrer Höchstmasse — an einer Steigung von mindestens 12 % innerhalb von fünf Minuten fünfmal anfahren können.
- 3.4. Die Höchstzahl der vom Hersteller angegebenen Sitzplätze darf nicht davon abhängen, ob das Fahrzeug einen Anhänger zieht oder nicht.

Anlage

Prüfverfahren für die Massen und Achslasten von Kraftfahrzeugen der Klasse M₁

1. Die Massen des Kraftfahrzeugs werden wie folgt überprüft :

1.1. Leer, d. h. in fahrbereitem Zustand gemäß 2.6 von Anhang I Anlage 1, jedoch ohne Fahrzeugführer,

im Fall von Wohnmobilen wird auch die Masse der Frischwasser- und Gasvorratsbehälter, die auf 90 % ihres Fassungsvermögens gefüllt sind, einbezogen ;

1.2. bei voller Belastung (unter den Bedingungen nach 3.2.1 bis 3.2.3 von Anhang II); bei der Lastberechnung ist folgendes zu berücksichtigen :

— Ist der Sitz verstellbar, so muß er zunächst in die hinterste Lenk- oder Sitzposition in Normalstellung gemäß den Herstellerangaben gebracht werden, wobei nur die Sitzverstellung in der Längsachse berücksichtigt wird ; ausgenommen sind Positionen, die anderen Zwecken als dem normalen Lenken oder Sitzen dienen. Läßt sich der Sitz noch in anderer Weise (vertikal, im Winkel, an der Rückenlehne usw.) verstellen, so wird die vom Hersteller angegebene Stellung gewählt. Gefederte Sitze müssen in der Vertikalen in der normalen Lenkposition gemäß den Herstellerangaben arretiert sein.

— Zu berücksichtigen sind die folgenden Massen :

- eine Masse von 68 kg für jeden Insassen (einschließlich Fahrzeugführer) ;
- eine Masse von 7 kg für das Gepäck jedes Insassen (einschließlich Fahrzeugführer).

— Die Masse jedes Insassen muß senkrecht zu einem Punkt aufgebracht werden, der im Fall von in Längsrichtung verstellbaren Sitzen 100 mm vor dem R-Punkt⁽¹⁾ und im Fall aller anderen Sitze 50 mm vor dem R-Punkt⁽¹⁾ liegt. Die Masse des Gepäcks wird für jeden Insassen durch eine senkrechte Kraft dargestellt, die durch die Mitte der Projektion auf eine waagrechte Ebene der größten Nutzlänge des Gepäckraums verläuft, die auf der Längsmittlebene des Fahrzeugs liegt.

— Im Fall von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung ist die Masse des Gepäcks nach den Angaben des Herstellers in Absprache mit dem technischen Dienst anzuordnen.

— Wird die konventionelle Belastung überschritten, so ist die Überlast entsprechend den Herstellerangaben in Absprache mit dem technischen Dienst zu verteilen, wobei die jeweilige Ausstattung des Fahrzeugs und die entsprechenden Massen und Anbringungsstellen berücksichtigt werden.

— Im Fall von Wohnmobilen muß die Masse der Überlast mindestens $(10 \text{ kg} \times N) + (10 \text{ kg} \times L)$ betragen, wobei „L“ die Gesamtlänge des Wohnmobils und „N“ die Anzahl der Insassen einschließlich des Fahrzeugführers entsprechend den Herstellerangaben ist.

Die Masse der Überlast ist entsprechend den Herstellerangaben in Absprache mit dem technischen Dienst in allen Gepäckräumen zu verteilen.

1.3. Die Massen und Achslasten werden im einzelnen nach der folgenden Tabelle bestimmt :

Massen und Achslasten		Zustand des Fahrzeugs				
		(a) leer (gemessen)	(b) vollbeladen (⁽¹⁾) (berechnet)	(c) vollbe- laden mit Belastung der Anhänge- vorrichtung (berechnet)	(d) höchst- zulässige Achslast	(e) höchst- zulässige Achslast mit Belastung der Anhänge- vorrichtung
Vorderachse						
Hinterachse						
Insgesamt	gemessen/ berechnet				↑	↑
					← Angaben des Herstellers	

(⁽¹⁾) Einschließlich der Masse der Anhängervorrichtung, wenn das Fahrzeug zum Ziehen eines Anhängers bestimmt ist.

(⁽¹⁾) Der R-Punkt wird gemäß den Bestimmungen von Anhang III der Richtlinie 77/649/EWG bestimmt.

2. Prüfergebnisse

(Ist unter 2.8 und 2.9 des Beschreibungsbogens mehr als ein Wert angegeben, sind die Ergebnisse für jeden einzelnen Wert zu überprüfen.)

Die Prüfungen gelten als bestanden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind :

- Die Massen und Achslasten des leeren Fahrzeugs (Spalte (a)) entsprechen mit einer Toleranz von $\pm 5\%$ den Herstellerangaben ; (ist diese Bedingung erfüllt, so wird der vom Hersteller angegebene Wert der Masse bei der Berechnung der Massen in den Spalten (b) und (c) zugrunde gelegt).
 - Die unter den Bedingungen der Spalten (b) und (c) geprüften Massen und Achslasten überschreiten nicht die vom Hersteller angegebenen zulässigen Höchstmassen.
 - Die Vorschriften nach Anhang II Punkt 3.2.1 vierter Absatz sind erfüllt.
 - Die vom Hersteller angegebenen Massen und Achslasten sind mit der Tragfähigkeit der Reifen, die für das Kraftfahrzeug unter Berücksichtigung von gegebenenfalls angegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen für das Zugfahrzeug gemäß 3.7.3 des Anhangs IV der Richtlinie 92/23/EWG festgelegt sind, vereinbar.
-