RICHTLINIE 2003/19/EG DER KOMMISSION

vom 21. März 2003

zur Änderung der Richtlinie 97/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im Hinblick auf die Anpassung 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 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ([1]), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/116/EWG der Kommission ([2]), insbesondere auf Artikel 13 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Bei der Richtlinie 97/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 1997 über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG ([3]), geändert durch die Richtlinie 2001/85/EG ([4]) handelt es sich um eine Einzelrichtlinie des durch die Richtlinie 70/156/EWG eingeführten EG-Typgenehmigungsverfahrens. Daher finden die in der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Bestimmungen über Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten von Fahrzeugen auf die Richtlinie 97/27/EWG Anwendung.

(2) Angesichts der bisherigen Erfahrungen mit der praktischen Anwendung der Richtlinie 97/27/EG müssen einige ihrer Bestimmungen geändert und präzisiert werden, um eine einheitliche Auslegung in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

(3) Die Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft ([5]), geändert durch die Richtlinie 2002/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]), erhöht die zulässigen Abmessungen bestimmter Kraftfahrzeuge, insbesondere die zulässige Länge von Omnibussen. Damit für Fahrzeuge, die die größte nunmehr zulässige Länge erreichen, die EG-Typgenehmigung erteilt werden kann, ist es notwendig, die Anforderungen der Richtlinie 97/27/EG entsprechend zu ändern.

(4) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen 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

Die Anhänge I bis IV der Richtlinie 97/27/EG werden nach Maßgabe des Anhangs der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 2

(1) Ab dem 1. Oktober 2003 dürfen die Mitgliedstaaten, wenn die Fahrzeuge den Anforderungen der Richtlinie 97/27/EG in der Fassung dieser Richtlinie entsprechen, aus Gründen im Zusammenhang mit den Massen und Abmessungen nicht

a) die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Fahrzeugtyp der Klasse M_2, M_3, N oder O verweigern;

b) die Zuweisung von Zulassungs-/Betriebsmassen für einen Fahrzeugtyp der Klasse M_2, M_3, N oder O gemäß Anhang IV (wenn erforderlich) verweigern;

c) den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge untersagen.

(2) Ab dem 1. Oktober 2004 dürfen die Mitgliedstaaten für einen Fahrzeugtyp der Klasse M_2, M_3, N oder O aus Gründen im Zusammenhang mit den Massen und Abmessungen die EG-Typgenehmigung nicht mehr erteilen, und die Erteilung einer Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern, wenn die Vorschriften der Richtlinie 97/27/EG in der Fassung dieser Richtlinie nicht erfüllt sind.

Artikel 3

Durch diese Richtlinie wird keine nach der Richtlinie 97/27/EG erteilte Typgenehmigung ungültig, noch wird durch sie die Erweiterung einer Typgenehmigung nach Maßgabe der Richtlinie, nach der sie erteilt wurde, ausgeschlossen.

Artikel 4

Portugal und das Vereinigte Königreich können bis zum 9. März 2005 auf ihrem Hoheitsgebiet die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für ein Fahrzeug versagen oder die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs untersagen oder die Übereinstimmungsbescheinigung für ein Fahrzeug als nicht gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG ansehen, wenn es die in Artikel 8 Buchstabe a) der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der Richtlinie 2002/7/EG genannten Anforderungen an die Manövrierfähigkeit nicht erfüllt.

([1]) ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.
([2]) ABl. L 18 vom 21.1.2002, S. 1.
([3]) ABl. L 233 vom 25.8.1997, S. 1.
([4]) ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1.
([5]) ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.
([6]) ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 47.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 30. September 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

Artikel 6

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

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 21. März 2003

Für die Kommission

Erkki LIIKANEN

Mitglied der Kommission

ANHANG

DIE ANHÄNGE I BIS IV DER RICHTLINIE 97/27/EG WERDEN WIE FOLGT GEÄNDERT:

A. **Anhang I wird wie folgt geändert:**

1. Nach der Überschrift von Absatz 2 wird folgender Satz angefügt

„Die im Anhang I (einschließlich der Fußnoten) und im Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Begriffsbestimmungen gelten auch für diese Richtlinie."

2. Nummer 2.4.1 wird wie folgt geändert:

a) Der sechste und der siebte Gedankenstrich erhalten folgende Fassung:

„— Spiegel und andere Systeme für indirekte Sicht,

— Sichthilfen,".

b) Der zehnte, elfte und zwölfte Gedankenstrich erhalten folgende Fassung:

„— Trittstufen und Handgriffe,

— Stoßfängergummis und ähnliche Vorrichtungen,

— Hubladebühnen, Ladebrücken und vergleichbare Einrichtungen in betriebsbereitem Zustand mit einer Abmessung von höchstens 300 mm, sofern die Ladekapazität des Fahrzeugs nicht erhöht wird,".

c) Folgende Gedankenstriche werden angefügt:

„— Stangenstromabnehmer von Elektrofahrzeugen,

— äußere Sonnenblenden."

3. Nummer 2.4.2 wird wie folgt geändert:

a) Der siebte Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— Spiegel und andere Systeme für indirekte Sicht,".

b) Folgende Gedankenstriche werden angefügt:

„— Sichthilfen,

— einziehbare Spurführungseinrichtungen von Kraftomnibussen, die für die Verwendung in Spurbussystemen gedacht sind, in eingezogener Stellung."

4. In Nummer 2.4.3 erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„— Scheren- oder Stangenstromabnehmer in gehobener Stellung."

5. In Nummer 2.4.4 erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„— die in Abschnitt 2.4.1 genannten Einrichtungen,".

6. Nummer 2.5 erhält folgende Fassung:

„2.5. ‚Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand' bezeichnet die in Anhang I Nummer 2.6 der Richtlinie 70/156/EWG definierte Masse."

7. In Nummer 2.6, erhält der zweite Satz folgende Fassung:

„Die Bestimmung der Fahrzeugklasse erfolgt gemäß Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG.".

8. Die Nummern 2.7, 2.8 und 2.9 erhalten folgende Fassung:

„2.7. ‚Technisch zulässige Achslast (m)' bezeichnet die vom Fahrzeughersteller angegebene größte ruhende Vertikalkraft, die aufgrund der Bauart von Fahrzeug und Achse von der Achse auf die Fahrbahnoberfläche ausgeübt werden darf.

Bei Fahrzeugen der Klasse N_1 kann im Anhängerbetrieb die technisch zulässige Gesamtmasse auf der (den) Hinterachse(n) um höchstens 15 % und die technisch zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs um höchstens 10 % oder 100 kg (es gilt der kleinere Wert) überschritten werden, sofern die Fahrgeschwindigkeit auf 80 km/h oder weniger begrenzt ist.

Der Hersteller muss in der Betriebsanleitung auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder andere Betriebsvorschriften hinweisen, die in dem vorstehend beschriebenen Fall gelten.

2.8. ‚Technisch zulässige Achslast einer Achsgruppe (μ)' bezeichnet die vom Fahrzeughersteller angegebene größte ruhende Vertikalkraft, die aufgrund der Bauart von Fahrzeug und Achsgruppe von der Achsgruppe auf die Fahrbahnoberfläche ausgeübt werden darf.

2.9. ‚Anhängelast' bezeichnet die Gesamtbelastung, die von der (den) Achse(n) des (der) gezogenen Fahrzeugs (Fahrzeuge) auf die Fahrbahnoberfläche ausgeübt wird."

9. Nummer 2.11 erhält folgende Fassung:

„2.11. ‚Technisch zulässige Stützlast am Kupplungspunkt eines Kraftfahrzeugs' bezeichnet die vom Hersteller angegebene Masse, die der größten zulässigen statischen vertikalen Belastung am Kupplungspunkt entspricht, die auf der Bauart des Kraftfahrzeugs und/oder der Verbindungseinrichtung beruht. Diese Masse schließt definitionsgemäß nicht die Masse der Verbindungseinrichtung des Kraftfahrzeugs ein.".

10. Nummer 2.13 erhält folgende Fassung:

„2.13. ‚Technisch zulässige Gesamtmasse einer Fahrzeugkombination (MC)' bezeichnet die vom Hersteller angegebene Gesamtmasse einer Kombination aus Kraftfahrzeug und Anhänger(n). Bei Kombinationen mit Sattelanhängern oder Zentralachsanhängern ist anstelle der technisch zulässigen Gesamtmasse M die größte technisch zulässige Achslast des Anhängers zugrunde zu legen."

11. Nummer 2.19 erhält folgende Fassung:

„2.19. ‚Fahrzeugtyp' bezeichnet Fahrzeuge, die sich hinsichtlich der folgenden wesentlichen Merkmale nicht unterscheiden:

— Hersteller;

— wesentliche Bau- und Konstruktionsmerkmale, wie z. B.

— bei Fahrzeugen der Klassen M_2 und M_3:

— Fahrgestell/selbsttragende Karosserie, eine/zwei Fahrgastebenen, starre Bauweise/Gelenkbauweise (offensichtliche und grundlegende Unterschiede),

— Anzahl der Achsen;

— bei Fahrzeugen der Klasse N:

— Fahrgestell/Bodengruppe (offensichtliche und grundlegende Unterschiede),

— Anzahl der Achsen;

— bei Fahrzeugen der Klasse O:

— Fahrgestell/selbsttragende Karosserie (offensichtliche und grundlegende Unterschiede); Anhänger mit schwenkbarer Zugeinrichtung/Sattelanhänger/Zentralachsanhänger,

— Bremsanlage: ungebremst/Auflaufbremse/durchgehende Bremse,

— Anzahl der Achsen.

Im Sinne dieses Abschnitts gelten Bau- und Konstruktionsmerkmale wie insbesondere Radstand, Achskonstruktion, Federung, Lenkanlage, Reifen und entsprechende Änderungen der Bremsausgleichsvorrichtungen der Achsen oder die Hinzunahme oder der Wegfall von Druckminderventilen bei Sattelzugmaschinen- und Lastkraftwagen-Konfigurationen sowie Ausrüstungen im Zusammenhang mit dem Fahrgestell (z. B. Motor, Kraftstoffbehälter, Kraftübertragung usw.) nicht als wesentliche Merkmale."

12. Nummer 7.2 erhält folgende Fassung:

„7.2. Messung der Abmessungen

Die Messung der Gesamtlänge, -breite, und -höhe erfolgt an den gemäß Nummer 3.3 vorgeführten Fahrzeugen in fahrbereitem Zustand nach den Bestimmungen von Nummer 2.4.

Wenn die gemessenen Abmessungen von den Angaben des Herstellers für die entsprechenden technischen Konfigurationen innerhalb des Typs um mehr als 1 % abweichen, werden die gemessenen Abmessungen zur Überprüfung der Einhaltung der folgenden Anforderungen verwendet, und der technische Dienst kann im weiteren bei Bedarf zusätzliche Messungen an anderen Fahrzeugen als den gemäß Nummer 3.3 vorgeführten Fahrzeugen vornehmen. Die in Anhang I der Richtlinie 96/53/EG genannten Grenzwerte dürfen jedoch nicht überschritten werden."

13. Die Nummern 7.4.2.5 und 7.4.2.5.1 erhalten folgende Fassung:

„7.4.2.5. Wenn das Fahrzeug nach den Bedingungen des Abschnitts 7.4.2.5.1 oder 7.4.2.5.2 bis zu seiner Masse M beladen ist, darf der Wert für die auf die Achse ‚i' einwirkende Last nicht größer sein als die Achslast m_i dieser Achse, und der Wert für die auf die Einzelachse oder Achsgruppe ‚j' einwirkende Last darf nicht größer sein als die Achslast μ_j.

7.4.2.5.1. Gleichmäßige Verteilung der Achslast bedeutet: Das Fahrzeug in fahrbereitem Zustand und mit einer Masse von 75 kg auf jedem Fahrgastsitz wird bis zu seiner Masse M beladen, wobei die Nutzlast in dem für die Beförderung von Gütern vorgesehenen Bereich gleichmäßig verteilt wird."

14. Die Nummern 7.4.2.5.1.1 und 7.4.2.5.1.2 werden gestrichen.

15. Nummer 7.4.2.5.2 erhält folgende Fassung:

„7.4.2.5.2. Im Fall einer extremen Achslastverteilung (ungleichmäßige Belastung) muss der Hersteller die äußerstmögliche zulässige Lage des Schwerpunkts der Nutzlast und/oder des Aufbaus und/oder der Ausrüstung oder Innenausstattung angeben (z. B. 0,50 m bis 1,30 m vor der ersten Hinterachse), wobei sich das Fahrzeug in fahrbereitem Zustand befindet und auf jedem Fahrgastsitz des bis zu seiner Masse M beladenen Fahrzeugs eine Masse von 75 kg angeordnet ist."

16. Die Nummern 7.4.2.5.2.1 bis 7.4.2.5.3.2 werden gestrichen.

17. Nummer 7.4.3.2 erhält folgende Fassung:

„7.4.3.2. Die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand plus die Masse Q multipliziert mit der Anzahl der sitzenden und stehenden Fahrgäste, plus die Massen WP, B und BX gemäß Abschnitt 7.4.3.3.1, plus die technisch zulässige Stützlast auf dem Kupplungspunkt, wenn vom Hersteller eine Kupplung angebracht wurde, darf nicht größer sein als die Masse M."

18. Nummer 7.4.3.3.1 erhält folgende Fassung:

„7.4.3.3.1. Das Fahrzeug in fahrbereitem Zustand wird belastet mit: einer der Anzahl der Sitzplätze entsprechenden Anzahl P der Masse Q, einer der Anzahl der Stehplätze entsprechenden Anzahl SP der Massen Q, die gleichmäßig auf die für stehende Fahrgäste zur Verfügung stehende Fläche S_1 verteilt werden, gegebenenfalls mit der Masse WP, die gleichmäßig auf jede Rollstuhlfläche verteilt wird, einer B (kg) entsprechenden Masse, die gleichmäßig auf die Gepäckstauräume verteilt wird, und einer BX (kg) entsprechenden Masse, die gleichmäßig auf der Oberfläche des für die Gepäckbeförderung ausgerüsteten Daches verteilt wird. Dabei gilt Folgendes:

P ist die Anzahl der Sitzplätze.

S_1 ist die Fläche für stehende Fahrgäste. Bei Fahrzeugen der Klassen III und B ist $S_1 = 0$.

Die vom Hersteller angegebene Zahl SP darf nicht größer sein als S_1/Ssp, wobei Ssp die festgelegte Fläche angibt, die gemäß der nachstehenden Tabelle für einen stehenden Fahrgast zur Verfügung steht.

WP (kg) ist die Anzahl der Rollstuhlplätze multipliziert mit 250 kg, was der Masse eines Rollstuhls und eines Rollstuhlfahrers entspricht.

B (kg) wird vom Hersteller angegeben und muss einen Zahlenwert von nicht weniger als 100 × V haben. Darin eingeschlossen sind die Gepäckstauräume oder -fächer, die an der Außenseite des Fahrzeugs angebracht sein können.

V ist die Gesamtgröße der Gepäckstauräume in m^3. Bei der Genehmigung eines Fahrzeugs der Klasse I oder A wird die Größe der nur von außen zugänglichen Gepäckstauräume nicht berücksichtigt.

BX wird vom Hersteller angegeben und muss einen Zahlenwert von nicht weniger als 75 kg/m^2 haben. Fahrzeuge mit zwei Fahrgastebenen dürfen nicht für die Gepäckbeförderung auf dem Dach ausgerüstet sein, daher ist BX für Fahrzeuge mit zwei Fahrgastebenen gleich Null.

Q und Ssp entsprechen den in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Werten:

Fahrzeugklasse	Q (kg) Masse eines Fahrgastes	Ssp (m^2/Fahrgast) Festgelegte Fläche für einen stehenden Fahrgast
Klasse I und A	68	0,125
Klasse II	71 (*)	0,15
Klasse III und B	71 (*)	Keine stehenden Fahrgäste

(*) Einschließlich 3 kg für Handgepäck."

19. Folgende Nummern 7.4.3.3.2 bis 7.4.3.3.2.3 werden eingefügt:

„7.4.3.3.2. Bei Fahrzeugen mit variabler Sitzplatzkapazität und Stehplatzfläche (S_1) und/oder für die Beförderung von Rollstühlen ausgerüsteten Fahrzeugen, werden die Anforderungen der Absätze 7.4.3.2 und 7.4.3.3 jeweils für eine der folgenden Bedingungen festgelegt:

7.4.3.3.2.1. alle Sitzplätze besetzt, gefolgt von der verbleibenden Fläche für Stehplätze (bis zur vom Hersteller angegebenen Kapazitätsgrenze, falls diese erreicht wird) und, sofern noch freie Fläche verfügbar ist, besetzte Rollstuhlplätze;

7.4.3.3.2.2. alle Stehplätze besetzt (bis die vom Hersteller angegebene Stehplatzkapazität erreicht ist), gefolgt von den verbleibenden Sitzplätzen und, sofern noch freie Fläche verfügbar ist, besetzte Rollstuhlplätze;

7.4.3.3.2.3. alle Rollstuhlplätze besetzt, gefolgt von der verbleibenden Stehplatzfläche (bis zur vom Hersteller angegebenen Stehplatzkapazität, falls diese erreicht wird) und dann die verbleibenden besetzten Sitzplätze."

20. Nummer 7.4.3.4 erhält folgende Fassung:

„7.4.3.4. Wenn sich das Fahrzeug in fahrbereitem Zustand befindet oder gemäß Nummer 7.4.3.3.1. beladen ist, darf die der Last auf der Vorderachse bzw. auf der vorderen Achsgruppe entsprechende Masse nicht kleiner sein als der in der nachstehenden Tabelle aufgeführte Prozentsatz der Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand oder der technisch zulässigen Gesamtmasse ‚M':

Klassen I und A		Klasse II		Klassen III und B	
Starr	Gelenkig	Starr	Gelenkig	Starr	Gelenkig
20	20	25 (1)	20	25 (1)	20

(1) Für dreiachsige Fahrzeuge der Klassen II und III mit zwei gelenkten Achsen vermindert sich dieser Wert auf 20 %."

21. Eine neue Nummer 7.4.3.5 wird eingefügt:

„7.4.3.5. Wird ein Fahrzeug für mehr als eine Klasse genehmigt, so gelten die Absätze 7.4.3.2 und 7.4.3.3 für jede Klasse."

22. Der Titel von Nummer 7.4.4 erhält folgende Fassung:

„7.4.4. Anforderungen für Wohnanhänger".

23. In Nummer 7.6.1 erhält der zweite Satz folgende Fassung:

„Für Kraftfahrzeuge und Sattelanhänger mit Hubeinrichtungen (siehe Nummer 2.14) gilt diese Anforderung auch bei angehobenen Hubachsen oder bei belastbaren Hubachsen in unbelastetem Zustand. Ausgenommen sind Anfahrhilfen wie Hubachsen nach Anhang IV Nummer 3.5."

24. Die Nummern 7.6.2, 7.6.3 und 7.6.4 erhalten folgende Fassung:

„7.6.2. Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge der Klasse N:

Bei stehendem Fahrzeug und einem Lenkeinschlag, bei dem die vordere äußere Begrenzung des Fahrzeugs in Fahrtbewegung einen Kreis mit einem Radius von 12,50 m beschreiben würde, ist auf dem Boden eine Linie entlang der senkrechten Ebene zu ziehen, die die zur Außenseite des Kreises gerichtete Fahrzeugseite tangiert.

Bei einer dem Kreisradius von 12,50 m folgenden Vorwärtsbewegung des Fahrzeugs nach beiden Seiten darf bei einem starren Fahrzeug kein Teil mehr als 0,80 m hinausragen (siehe Abbildung B).

Für Fahrzeuge mit Hubeinrichtungen (siehe Nummer 2.14) gilt diese Anforderung auch bei angehobenen Hubachsen. Für Fahrzeuge der Klasse N, deren Hubachsen angehoben oder deren belastbare Hubachsen unbelastet sind, wird der Wert von 0,80 m auf 1,00 m erhöht.

7.6.3. Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge der Klassen M_2 und M_3

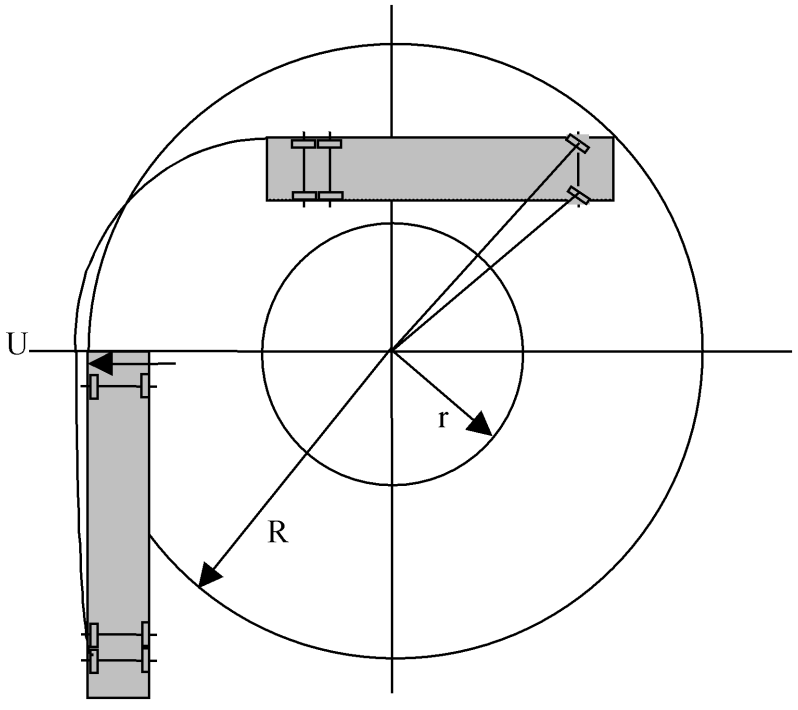
Bei stehendem Fahrzeug ist auf dem Boden eine Linie entlang der senkrechten Ebene zu ziehen, die die zur Außenseite des Kreises gerichtete Fahrzeugseite tangiert. Bei Gelenkfahrzeugen müssen die zwei starren Teile parallel zu dieser Ebene ausgerichtet sein. Bewegt sich das Fahrzeug von der Geradeausfahrt in die in Nummer 7.6.1 beschriebene Ringfläche, darf kein Teil von ihm um mehr als 0,60 m über diese senkrechte Ebene hinausragen (siehe Abbildungen C und D).

7.6.4. Die Erfüllung der Anforderungen der Nummern 7.6.1. bis 7.6.3. kann auf Antrag des Herstellers auch mit einer geeigneten gleichwertigen Berechnung oder geometrischen Demonstration geprüft werden.

Werden Fahrzeuge der Klasse N ohne gelenkte Hinterachsen auf Antrag des Herstellers anhand ihrer geometrischen Merkmale geprüft, so gelten die Anforderungen der Nummer 7.6.2 als erfüllt, wenn der hintere Überhang des Fahrzeugs nicht mehr als 60 % seines Radstands beträgt."

25. Die Abbildung C in Nummer 7.6.3 wird durch folgende Abbildung ersetzt:

Fig. C



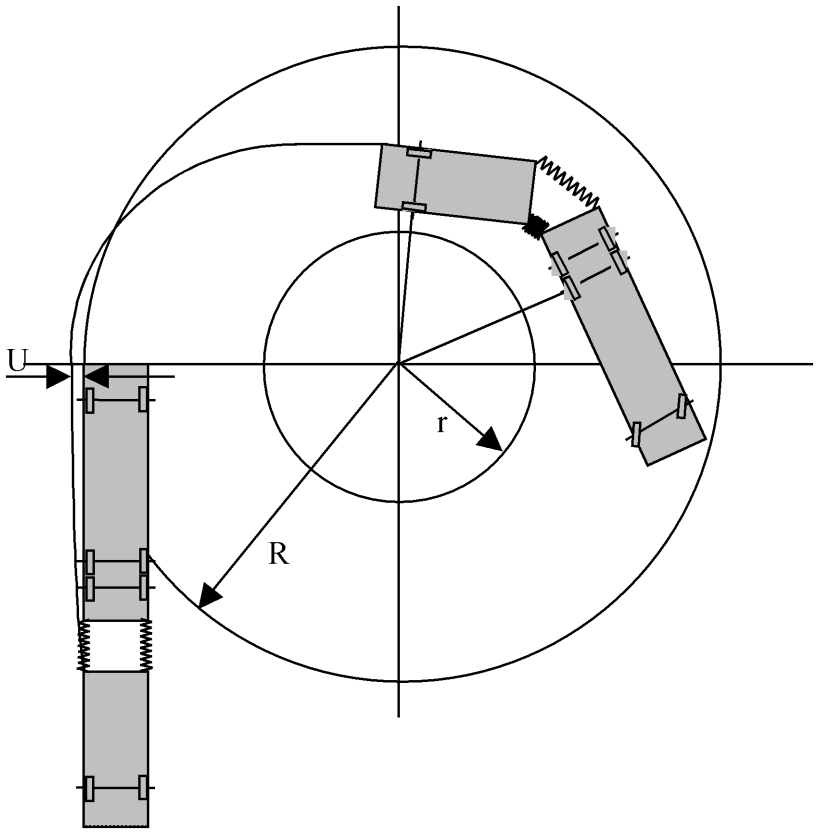
R = 12,5 m

r = 5,3 m

U = max. 0,6

26. In Nummer 7.6.3 wird nach Abbildung C folgende Abbildung D eingefügt:

Fig. D



R = 12,5 m

r = 5,3 m

U = max. 0,6

27. Folgende Nummer 7.6.5 wird eingefügt:

„7.6.5. Bei unvollständigen Fahrzeugen muss der Hersteller die größten zulässigen Abmessungen angeben, für die die Erfüllung der Anforderungen der Nummern 7.6.1 bis 7.6.3 zu prüfen ist."

28. Die Nummern 7.8.1 und 7.8.2 erhalten folgende Fassung:

„7.8.1. Die technisch zulässige Stützlast am Kupplungspunkt eines Kraftfahrzeugs, das zum Ziehen eines Zentralachsanhängers bestimmt ist und eine technisch zulässige Anhängelast von mehr als 3,5 t aufweist, muss mindestens 10 % seiner technisch zulässigen Anhängelast oder 1 000 kg betragen, wobei der niedrigere Wert gilt.

7.8.2. Die technisch zulässige Stützlast am Kupplungspunkt eines Kraftfahrzeugs, das zum Ziehen eines Zentralachsanhängers bestimmt ist und eine technisch zulässige Anhängelast von nicht mehr als 3,5 t aufweist, muss mindestens 4 % seiner technisch zulässigen Anhängelast oder 25 kg betragen, wobei der höhere Wert gilt."

29. Nummer 7.10 erhält folgende Fassung:

„7.10. Verhältnis zwischen Motorleistung und Höchstmasse

Kraftfahrzeuge müssen eine Motorausgangsleistung von mindestens 5 kW/t der technisch zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeugkombination erbringen. Bei Straßenzugmaschinen muss die Motorleistung bei mindestens 2,2 kW/t liegen. Die Motorleistung wird gemäß der Richtlinie 80/1269/EWG (*) gemessen.

(*) ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 46."

B. **Anhang II wird wie folgt geändert:**

1. Nummer 0.2 erhält folgende Fassung:

„0.2. Typ".

2. Nummer 13 erhält folgende Fassung:

„13. BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR FAHRZEUGE ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG MIT MEHR ALS ACHT SITZPLÄTZEN AUSSER DEM FAHRERSITZ

13.1. Fahrzeugklasse (Klasse I, Klasse II, Klasse III, Klasse A, Klasse B): .....

13.2. Fläche für Fahrgäste (m^2): .....

13.2.1. Insgesamt (S_0): .....

13.2.2. Obere Fahrgastebene (S_{0a}) (1): .....

13.2.3. Untere Fahrgastebene (S_{0b}): .....

13.2.4. Für stehende Fahrgäste (S^1): .....

13.3. Anzahl Fahrgäste (sitzend und stehend):

13.3.1. Insgesamt (N): .....

13.3.2. Obere Fahrgastebene (N_a) (1): .....

13.3.3. Untere Fahrgastebene (N_b) (1): .....

13.3.4. Anzahl der Sitzplätze

13.4. Anzahl der Rollstuhlplätze bei Fahrzeugen der Klassen M_2 und M_3

13.4.1. Insgesamt (A): .....

13.4.2. Obere Fahrgastebene (A_a) (1): .....

13.4.3. Untere Fahrgastebene (A_b) (1): .....

13.7. Größe des Gepäckstauraums (der Gepäckstauräume) (m^3): .....

13.8. Fläche für die Gepäckbeförderung auf dem Dach (m^2): .....“

C. **Anhang III wird wie folgt geändert:**

In der Anlage wird folgende Nummer 1.24.3 eingefügt:

„1.24.3. Anzahl der Rollstuhlplätze bei Fahrzeugen der Klasse M_2 oder M_3:“.

D. **Anhang IV wird wie folgt geändert:**

1. Nummer 1.3.3 wird gestrichen.
2. Nummer 2.2.1 wird wie folgt geändert:
   a) Buchstabe c) erhält folgende Fassung:

   „c) Fahrzeuge mit einer Höchstmasse bis 3,5 t, die zum Ziehen ausschließlich von Anhängern mit Auflaufbremsen bestimmt sind: die zulässige Zulassungs-/Betriebsmasse des Fahrzeugs in beladenem Zustand oder im Fall von Geländefahrzeugen (siehe Anhang I Abschnitt 7.5) das 1,5-fache dieser Masse, höchstens jedoch 3,5 t;“.

   b) Buchstabe e) erhält folgende Fassung:

   „e) Fahrzeuge, die zum Ziehen von Anhängern, ausgenommen Sattelanhänger, mit durchgehender Bremsanlage bestimmt sind: das 1,5-fache der zulässigen Zulassungs-/Betriebsmasse des Fahrzeugs in beladenem Zustand.“
3. (Betrifft nicht die deutsche Fassung)
4. In Nummer 3.2 erhält der zweite Satz von folgende Fassung:

   „Hierzu muss die Hubachse oder Lastverlagerungsachse selbständig abgesenkt oder belastet werden, wenn an der bzw. an den nächstgelegenen Achse(n) der Achsgruppe oder an der Vorderachse des Kraftfahrzeugs die zulässige(en) Zulassungs-/Betriebsachslast(en) erreicht wird (werden).“
5. Nummer 3.3 wird gestrichen.
6. Nummer 3.5.1 vierter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

   „— Nach dem Anfahren des Kraftfahrzeugs wird die Achse selbsttätig erneut abgesenkt bzw. belastet, bevor das Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 30 km/h überschreitet.“