

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt

KOM(87) 109 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 3. April 1987)

(87/C 108/10)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —
gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Auf Gemeinschaftsebene ist jetzt zu definieren, was „Fahrzeuge für den Einsatz abseits der Straße“ sind, vor allem zur Anwendung der Ratsrichtlinie 84/424/EWG⁽¹⁾, in deren Artikel 1 Abweichungen für diese Fahrzeugtypen vorgesehen sind, und ganz allgemein zur Anwendung jeder anderen Richtlinie auf dem Sektor Kraftfahrzeuge, für die eine solche Definition notwendig ist.

In jedem Mitgliedstaat werden die geländegängigen Fahrzeuge anders definiert; um den Handel in der Gemeinschaft nicht zu behindern, ist eine gemeinsame Defi-

inition innerhalb der internationalen Kategorien in den Bemerkungen zum Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG des Rates⁽²⁾, zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Spaniens und Portugals, notwendig —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG wird nach Maßgabe des Anhangs geändert.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten setzen die zur Einhaltung dieser Richtlinie erforderlichen Vorschriften zum 1. Oktober 1987 in Kraft.

Sie unterrichten hiervon unverzüglich die Kommission.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 238 vom 6. 9. 1984, S. 31.

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

ANHANG

In den Bemerkungen ist nach b) folgender Wortlaut einzufügen:

„4. Fahrzeuge der Klassen M und N oben, die unter den in 4.4 genannten Ladungs- und Prüfbedingungen und nach den Definitionen und Zeichnungen in 4.5 als Geländefahrzeuge zu betrachten sind:

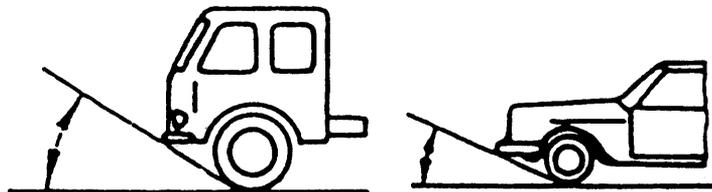
4.1. Jedes Kraftfahrzeug der Klasse M₁ und jedes Fahrzeug der Klasse N₁ mit einer Gesamtmasse von nicht mehr 2 Tonnen gilt als Fahrzeug, das für den Einsatz abseits der Straße konstruiert ist, wenn es wie folgt ausgestattet ist:

- mit mindestens einer Vorderachse und mindestens einer Hinterachse, die so ausgelegt sind, daß sie gleichzeitig Antriebsachsen sein können (etwa wenn der Antrieb einer Achse abgeschaltet werden kann);
- mit mindestens einer Differentialsperre oder mindestens einem Mechanismus, der eine ähnliche Wirkung gewährleistet;
- wenn es eine Steigung von 30 %, berechnet für ein alleinstehendes Fahrzeug, überwinden kann.

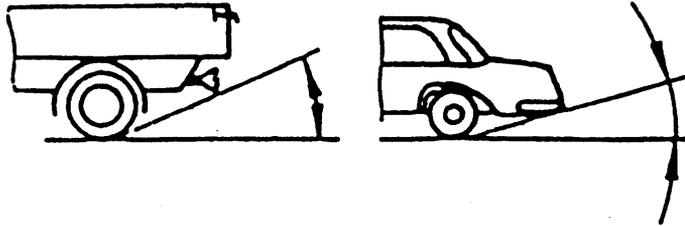
Außerdem muß es mindestens fünf der folgenden sechs Anforderungen entsprechen:

- Anstellwinkel von mindestens 25°,
- Fluchtwinkel von mindestens 20°,

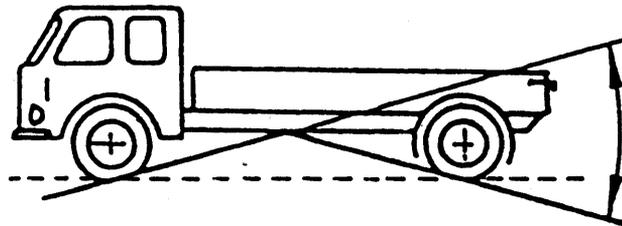
- Steigungswinkel von mindestens 20°,
 - Mindestbodenfreiheit unter der Vorderachse von 180 mm,
 - Mindestbodenfreiheit unter der Hinterachse von 180 mm,
 - Mindestbodenfreiheit zwischen den Achsen von 200 mm.
- 4.2. Jedes Kraftfahrzeug der Klasse N₁ mit einer Gesamtmasse von mehr als 2 Tonnen sowie Fahrzeuge der Klassen N₂ und M₂ und der Klasse M₃ mit einer Gesamtmasse von nicht mehr als 12 Tonnen gilt als Fahrzeug, das für den Einsatz abseits der Straße konstruiert ist, wenn es mit Rädern ausgestattet ist, die alle angetrieben sein können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann, oder wenn es den drei folgenden Anforderungen entspricht:
- es hat mindestens eine Vorderachse und eine Hinterachse, die so ausgelegt sind, daß sie gleichzeitig Antriebsachsen sein können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann;
 - es ist mit einer oder mehreren Differentialsperren oder einem oder mehreren Mechanismen ausgerüstet, die eine ähnliche Wirkung gewährleisten;
 - es muß eine Steigung von 25 %, berechnet für ein alleinstehendes Fahrzeug, überwinden können.
- 4.3. Jedes Kraftfahrzeug der Klasse M₃ mit einer Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen und der Klasse N₃ gilt als Fahrzeug, das für den Einsatz abseits der Straße konstruiert ist, wenn es mit Rädern ausgestattet ist, die alle angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann, oder wenn es folgenden Anforderungen entspricht:
- mindestens 50 % der Räder sind angetrieben;
 - es ist mit mindestens einer Differentialsperre oder mindestens einer Vorrichtung ausgestattet, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet;
 - es muß eine Steigung von 25 % überwinden können, wobei dieser Prozentsatz für ein alleinstehendes Fahrzeug berechnet wird;
 - es muß mindestens vier der nachstehenden sechs Anforderungen entsprechen:
 - Anstellwinkel von mindestens 25°,
 - Fluchtwinkel von mindestens 25°,
 - Steigungswinkel von mindestens 25°,
 - Mindestbodenfreiheit unter der Vorderachse von 250 mm,
 - Mindestbodenfreiheit zwischen den Achsen von 300 mm,
 - Mindestbodenfreiheit unter der Hinterachse von 250 mm.
- Die Messung der Bodenfreiheit erfolgt nach den Definitionen gemäß Ziffer 2.4 in der Anlage.
- 4.4. *Belastungs- und Prüfbedingungen*
- 4.4.1. Die Fahrzeuge der Klasse M₁ und der Klasse N₁ mit einer Gesamtmasse von nicht mehr als 2 Tonnen müssen fahrbereit sein, d. h. mit Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug, Ersatzrad und Fahrer, dessen Masse pauschal mit 75 kg veranschlagt wird.
- 4.4.2. Andere Fahrzeuge als die der Klassen M₁ und N₁ mit einer Gesamtmasse von nicht mehr als 2 Tonnen müssen mit der vom Hersteller angegebenen technisch höchstens zulässigen Masse belastet sein.
- 4.4.3. Die Prüfung des Überschreitens der geforderten Neigungen (25 % und 30 %) erfolgt durch einfache Berechnungen. In Grenzfällen kann der technische Dienst jedoch verlangen, daß ein Fahrzeug dieses Typs zu einem echten Prüfversuch vorgeführt wird.
- 4.4.4. Bei den Messungen der Anstell-, Flucht- und Steigungswinkel werden die Schutzvorrichtungen gegen Eindrücken nicht berücksichtigt.
- 4.5. *Definitionen und Skizzen der Anstell-, Flucht- und Steigungswinkel sowie der Bodenfreiheit*
- 4.5.1. Der „Anstellwinkel“ ist der höchste Winkel zwischen der Stützebene und den Tangentenebenen an den Reifen der Vorderräder bei statischer Belastung, so daß kein Punkt des Fahrzeugs vor der ersten Achse unterhalb dieser Ebenen liegt und kein starrer Teil des Fahrzeugs außer eventuellen Trittbrettern unterhalb dieser Ebene liegt.



- 4.5.2. Der „Fluchtwinkel“ ist der größte Winkel zwischen der Stützebene und den Tangentenebenen an den Reifen der Hinterräder bei statischer Belastung, so daß kein Punkt des Fahrzeugs hinter der letzten Achse unter diesen Ebenen liegt.

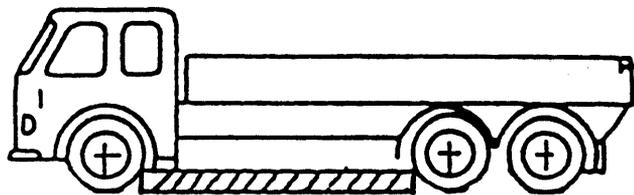


- 4.5.3. Der „Steigungswinkel“ ist der kleinste spitze Winkel zwischen zwei senkrecht zur mittleren Längsebene des Fahrzeugs liegenden Ebenen, die bei statischer Belastung tangential zu den Reifen der Vorderräder bzw. den Reifen der Hinterräder liegen und dessen Schnittpunkt den unteren Teil des Fahrzeugs außerhalb der Räder berührt. Dieser Winkel definiert die größte Steigung, über die das Fahrzeug fahren kann.



- 4.5.4. — „Bodenfreiheit zwischen den Achsen“ ist der kleinste Abstand zwischen der Stützebene und dem niedrigsten Festpunkt des Fahrzeugs.

Mehrfachfahrgerüste gelten als eine einzige Achse.



- Die „Bodenfreiheit unter einer Achse“ ist die Entfernung zwischen dem höchsten Punkt eines Kreisbogens, der durch die Mitte der Auflagefläche der Räder einer Achse (der Innenräder bei Zwillingsreifen) geht und den niedrigsten Punkt des Fahrzeugs zwischen den Rädern berührt. Kein Teil des Fahrzeugs darf in den gestrichelten Kreisabschnitt auf der Zeichnung hineinragen. Gegebenenfalls ist die Bodenfreiheit mehrerer Achsen in der Reihenfolge ihrer Anordnung anzugeben, beispielsweise 280/250/250.“

