

## RICHTLINIE 2006/27/EG DER KOMMISSION

vom 3. März 2006

**zur Anpassung der Richtlinien 93/14/EWG des Rates über Bremsanlagen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, 93/34/EWG des Rates über vorgeschriebene Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, 95/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sowie das maximale Drehmoment und die maximale Nutzleistung des Motors von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen 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 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 17,

gestützt auf die Richtlinie 93/14/EWG des Rates vom 5. April 1993 über Bremsanlagen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 4,

gestützt auf die Richtlinie 93/34/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über vorgeschriebene Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen <sup>(3)</sup>, insbesondere auf Artikel 3,

gestützt auf die Richtlinie 95/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Februar 1995 über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sowie das maximale Drehmoment und die maximale Nutzleistung des Motors von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen <sup>(4)</sup>, insbesondere auf Artikel 4,

gestützt auf die Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen <sup>(5)</sup>, insbesondere auf Artikel 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinien 93/14/EWG, 93/34/EWG, 95/1/EG und 97/24/EG sind Einzelrichtlinien im Rahmen des mit der Richtlinie 2002/24/EG eingeführten EG-Typgenehmigungsverfahrens.

<sup>(1)</sup> ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/30/EG der Kommission (AbL. L 106 vom 27.4.2005, S. 17).

<sup>(2)</sup> ABl. L 121 vom 15.5.1993, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 188 vom 29.7.1993, S. 38. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 1999/25/EG der Kommission (AbL. L 104 vom 21.4.1999, S. 19).

<sup>(4)</sup> ABl. L 52 vom 8.3.1995, S. 1. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 2002/41/EG der Kommission (AbL. L 133 vom 18.5.2002, S. 17).

<sup>(5)</sup> ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/30/EG.

(2) Es ist notwendig, die neuesten Änderungen der UN/ECE-Regelung Nr. 78 in die europäischen Typgenehmigungsvorschriften aufzunehmen, um die Gleichwertigkeit der Richtlinie 93/14/EWG mit der UN/ECE-Regelung Nr. 78 weiterhin zu gewährleisten.

(3) Die Richtlinien 93/34/EWG über die vorgeschriebenen Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und 95/1/EG über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit dieser Fahrzeuge können im Sinne einer besseren Rechtsetzung vereinfacht werden.

(4) Damit das Typgenehmigungssystem insgesamt funktionieren kann, muss geklärt werden, welche Vorschriften für vorstehende Außenkanten, die Verankerungen von Sicherheitsgurten und Sicherheitsgurte für Fahrzeuge mit und ohne Aufbau gelten.

(5) Die Bestimmungen der Richtlinie 97/24/EG für die Kennzeichnung von Katalysatoren und Schalldämpfern der Erstausrüstung müssen klarer gefasst und ergänzt werden.

(6) Die Richtlinien 93/14/EWG, 93/34/EWG, 95/1/EG und 97/24/EG sollten deshalb entsprechend geändert werden.

(7) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die Anpassung an den technischen Fortschritt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### Artikel 1

Der Anhang der Richtlinie 93/14/EWG wird entsprechend Anhang I dieser Richtlinie geändert.

### Artikel 2

Der Anhang der Richtlinie 93/34/EWG wird entsprechend Anhang II dieser Richtlinie geändert.

### Artikel 3

Anhang I der Richtlinie 95/1/EG wird entsprechend Anhang III dieser Richtlinie geändert.

#### Artikel 4

Kapitel 1 Anhang III, Kapitel 3 Anhänge I und II, Kapitel 4 Anhang I, Kapitel 5 Anhänge I, II, VI und VII, der Anhang von Kapitel 7, Kapitel 9 Anhänge II, III und IV, der Titel und Anhang I von Kapitel 11 und Kapitel 12 Anhänge I und II der Richtlinie 97/24/EG werden entsprechend Anhang IV dieser Richtlinie geändert.

#### Artikel 5

(1) Ab dem 1. Januar 2007 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf den Regelungsgegenstand der jeweiligen Richtlinie beziehen, weder die EG-Typgenehmigung von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen versagen noch die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge untersagen, wenn sie den Bestimmungen der Richtlinien 93/14/EWG, 93/34/EWG, 95/1/EG und 97/24/EG in der Fassung dieser Richtlinie entsprechen.

(2) Ab dem 1. Juli 2007 versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf den Regelungsgegenstand der jeweiligen Richtlinie beziehen, die EG-Typgenehmigung von neuen zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen, die nicht den Bestimmungen der Richtlinien 93/14/EWG, 93/34/EWG, 95/1/EG und 97/24/EG in der Fassung dieser Richtlinie entsprechen.

#### Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum 31. Dezember 2006 nachzukommen. Sie teilen der Kommission

unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen ihren Vorschriften und dieser Richtlinie bei.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie 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 Vorschriften mit, die sie in dem von dieser Richtlinie geregelten Bereich erlassen.

#### Artikel 7

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

#### Artikel 8

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 3. März 2006

Für die Kommission  
Günter VERHEUGEN  
Vizepräsident

## ANHANG I

Der Anhang der Richtlinie 93/14/EWG wird wie folgt geändert:

1. Folgende Nummer 2.1.1.3 wird eingefügt:

„2.1.1.3. Die Bremsbeläge dürfen kein Asbest enthalten.“

2. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 1.1.1 und 1.1.2 erhalten folgende Fassung:

„1.1.1. Die für Bremsanlagen vorgeschriebene Wirkung ist auf den Bremsweg und/oder die mittlere Vollverzögerung bezogen. Die Wirkung einer Bremsanlage wird nach der Messung des Bremswegs in Abhängigkeit von der Ausgangsgeschwindigkeit und/oder nach der Messung der mittleren Vollverzögerung während der Prüfung beurteilt.

1.1.2. Der Bremsweg ist der vom Fahrzeug vom Beginn der Betätigung der Bremsanlage bis zu seinem Stillstand zurückgelegte Weg; die Ausgangsgeschwindigkeit  $v_1$  ist die Geschwindigkeit im Augenblick des Beginns der Betätigung der Bremsanlage; die Ausgangsgeschwindigkeit darf nicht weniger als 98 Prozent der für die betreffende Prüfung vorgeschriebenen Geschwindigkeit betragen. Die mittlere Vollverzögerung  $d_m$  wird nach der folgenden Formel als die durchschnittliche Verzögerung über dem im Intervall  $v_b$  bis  $v_e$  zurückgelegten Weg berechnet:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92(s_e - s_b)} \text{ m/s}^2$$

Darin ist:

$d_m$  = mittlere Vollverzögerung

$v_1$  = wie oben definiert

$v_b$  = Fahrzeuggeschwindigkeit bei 0,8  $v_1$  in km/h

$v_e$  = Fahrzeuggeschwindigkeit bei 0,1  $v_1$  in km/h

$s_b$  = zwischen  $v_1$  und  $v_b$  zurückgelegte Strecke in Metern

$s_e$  = zwischen  $v_1$  und  $v_e$  zurückgelegte Strecke in Metern

Geschwindigkeit und Bremsweg sind mit Instrumenten von einer Genauigkeit von  $\pm 1$  Prozent bei der für die Prüfung vorgeschriebenen Geschwindigkeit zu messen. ‚ $d_m$ ‘ kann mit anderen Verfahren als der Messung von Geschwindigkeit und Bremsweg ermittelt werden; in diesem Fall muss die Genauigkeit von ‚ $d_m$ ‘  $\pm 3$  Prozent betragen.“;

b) In Nummer 1.1.3 wird das Wort „Bauteil“ ersetzt durch das Wort „Fahrzeug“.

c) Nummer 1.2.1.1 erhält folgende Fassung:

„1.2.1.1. Die Werte für die Mindestbremswirkung werden nachfolgend für jede Fahrzeugklasse angegeben; das Fahrzeug muss sowohl den vorgeschriebenen Bremsweg als auch die vorgeschriebene mittlere Vollverzögerung für den betreffenden Fahrzeugtyp einhalten, wobei nicht unbedingt beide Größen gemessen werden müssen.“.

d) Nummer 1.4.2.1 erhält folgende Fassung:

„1.4.2.1. Das Fahrzeug und die zu prüfende(n) Bremse(n) müssen im Wesentlichen frei von Feuchtigkeit sein, und die Bremse(n) muss (müssen) kalt sein. Eine Bremse gilt als kalt, wenn die an der Scheibe oder an der Außenseite der Trommel gemessene Temperatur weniger als 100 °C beträgt.“.

---

*ANHANG II*

Der Anhang der Richtlinie 93/34/EWG wird wie folgt geändert:

Nummer 3.1.1.2 erhält folgende Fassung:

- „3.1.1.2. Die zweite Gruppe besteht aus sechs Zeichen (Buchstaben oder Ziffern), die die allgemeinen Fahrzeugmerkmale angeben (Typ, Modell, bei Kleinkrafträdern Version), wobei jedes der drei Merkmale durch mehrere Zeichen dargestellt werden kann. Nimmt der Hersteller eines oder mehrere dieser Zeichen nicht in Anspruch, ist der Zwischenraum nach Wahl des Herstellers mit Buchstaben oder Ziffern aufzufüllen.“

---

*ANHANG III*

Anhang I der Richtlinie 95/1/EG wird wie folgt geändert:

Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs wird in km/h als der ganzzahlige Wert ausgedrückt, der dem arithmetischen Mittel der bei zwei aufeinander folgenden Prüfungen ermittelten Geschwindigkeitswerte am nächsten liegt; die Messwerte dürfen um nicht mehr als 3 % voneinander abweichen. Liegt das arithmetische Mittel genau in der Mitte zwischen zwei ganzen Zahlen, so wird aufgerundet. Bei Fahrzeugen, deren Höchstgeschwindigkeit nicht entsprechend Artikel 1 Absätze 2 und 3 der Richtlinie 2002/24/EG bauartbedingt begrenzt ist, ist für die Typgenehmigung keine Prüfung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich, die vom Hersteller im Beschreibungsbogen nach Anhang II der Richtlinie 2002/24/EG angegebene Höchstgeschwindigkeit wird übernommen.“

---

## ANHANG IV

Die Richtlinie 97/24/EG wird wie folgt geändert:

1. In Kapitel 1 Anhang III Anlage 2 Abschnitt II Nummer 1 wird der fünfte Gedankenstrich gestrichen.

2. Kapitel 3 wird wie folgt geändert:

a) Anhang I wird wie folgt geändert:

i) Der Titel erhält folgende Fassung:

**„VORSCHRIFTEN FÜR DIE VORSTEHENDEN AUSSENKANTEN VON ZWEIRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN“.**

ii) Folgende Nummer 3.6 wird eingefügt:

„3.6. Bei zweirädrigen Fahrzeugen mit Aufbauten oder Verkleidungen, die dazu bestimmt sind, den Fahrer oder die Mitfahrer ganz oder teilweise zu umschließen oder Teile des Fahrzeugs abzudecken, kann die Typgenehmigungsbehörde oder der technische Dienst im Einvernehmen mit dem Fahrzeughersteller und unter Zugrundelegung des ungünstigsten Falles nach eigenem Ermessen entweder die Vorschriften dieses Anhangs oder die des Anhangs II auf das gesamte Fahrzeug oder einen Teil davon anwenden.“

iii) Nummer 6.2 erhält folgende Fassung:

„6.2. Die Enden der von Hand zu betätigenden Kupplungs- und Bremshebel müssen annähernd kugelförmig sein und einen Abrundungsradius von mindestens 7 mm aufweisen. Die Außenkanten dieser Hebel müssen einen Abrundungsradius von mindestens 2 mm aufweisen. Die Hebel sind in losgelassener Stellung zu prüfen.“

b) In Anhang II erhält der Abschnitt „ALLGEMEINES“ folgenden neuen Titel und folgende Fassung:

**„VORSCHRIFTEN FÜR DIE VORSTEHENDEN AUSSENKANTEN VON DREIRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN SOWIE VIERRÄDRIGEN LEICHTKRAFTFAHRZEUGEN UND ANDEREN VIERRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN**

**ALLGEMEINES**

Für dreirädrige Kraftfahrzeuge, die zur Personenbeförderung bestimmt sind, gelten die Vorschriften der Richtlinie 74/483/EWG (\*) über die vorstehenden Außenkanten bei Kraftfahrzeugen (der Klasse M1).

In Anbetracht der vielfältigen Formen und Bauarten dieser Fahrzeuge kann die Typgenehmigungsbehörde oder der technische Dienst jedoch im Einvernehmen mit dem Fahrzeughersteller und unter Zugrundelegung des ungünstigsten Falles nach eigenem Ermessen entweder die Vorschriften dieses Anhangs oder die des Anhangs I auf das gesamte Fahrzeug oder einen Teil davon anwenden.

Diese Bestimmung gilt auch für die nachstehend aufgeführten Vorschriften für dreirädrige Kraftfahrzeuge sowie vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge und andere vierrädrige Kraftfahrzeuge.

Für dreirädrige Kraftfahrzeuge sowie vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge und andere vierrädrige Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, gelten die folgenden Vorschriften.

(\*) ABl. L 266 vom 2.10.1974, S. 4.“

3. In Kapitel 4 Anhang I werden folgende Nummern 14 und 15 eingefügt:

„14. ‚Fahrzeug ohne Aufbau‘ ein Fahrzeug, dessen Fahrgastraum nicht von mindestens vier der folgenden Einrichtungen begrenzt wird: Windschutzscheibe, Boden, Dach, Seitenwände, Rückwand oder Türen;

15. ‚Fahrzeug mit Aufbau‘ ein Fahrzeug, dessen Fahrgastraum von mindestens vier der folgenden Einrichtungen begrenzt wird oder begrenzt werden kann: Windschutzscheibe, Boden, Dach, Seitenwände, Rückwand oder Türen.“

4. Kapitel 5 wird wie folgt geändert:

a) Anhang I wird wie folgt geändert:

i) Nummer 2.3.2 erhält folgende Fassung:

„2.3.2. Katalysatoren für die Erstausrüstung müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

- den Kleinbuchstaben ‚e‘, gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,
- den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,
- die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und auch nach dem Einbau des Katalysators in das Fahrzeug sichtbar bleiben.“

ii) Nummer 5.2.1 erhält folgende Fassung, und die Nummern 5.2.1.1 und 5.2.1.2 werden gestrichen:

„5.2.1. Aufschriften

Original-Austauschkatalysatoren müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

- den Kleinbuchstaben ‚e‘, gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,
- den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,
- die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und auch nach dem Einbau des Katalysators in das Fahrzeug sichtbar bleiben.“

b) Anhang II wird wie folgt geändert:

i) Nummer 2.4.2 erhält folgende Fassung:

„2.4.2. Katalysatoren für die Erstausrüstung müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

- den Kleinbuchstaben ‚e‘, gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,
- den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,
- die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und auch nach dem Einbau des Katalysators in das Fahrzeug sichtbar bleiben.“

ii) Nummer 5.2.1 erhält folgende Fassung, und die Nummern 5.2.1.1 und 5.2.1.2 werden gestrichen:

„5.2.1. Aufschriften

Original-Austauschkatalysatoren müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

- den Kleinbuchstaben ‚e‘, gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,
- den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,
- die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und auch nach dem Einbau des Katalysators in das Fahrzeug sichtbar bleiben.“

c) Anhang VI Abschnitt 4a erhält folgende Fassung:

„4a. Katalysatoren

4a.1. Auf Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinie geprüfter Katalysator für die Erstausrüstung

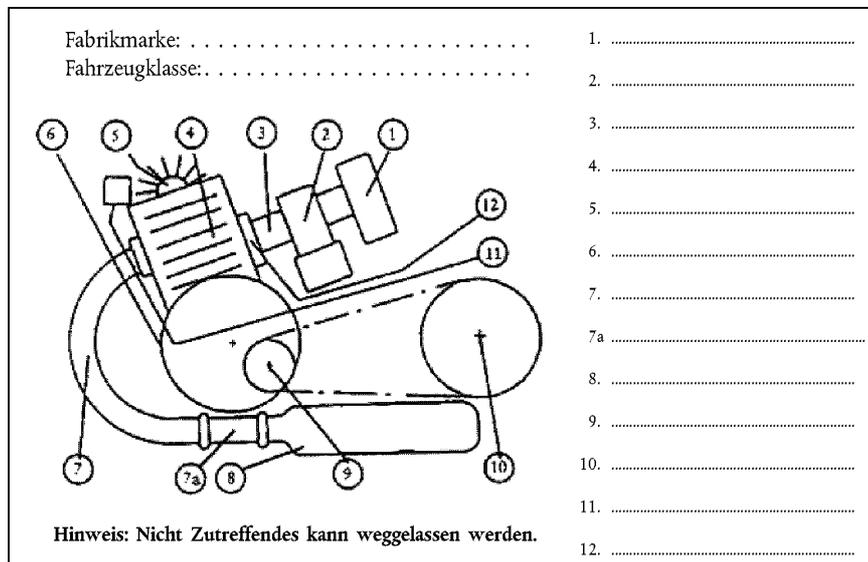
4a.1.1. Fabrikmarke und Typ des Katalysators für die Erstausrüstung wie in Anhang V Nummer 3.2.12.2.1 (Beschreibungsbogen) aufgeführt

4a.2. Auf Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinie geprüfter Original-Austauschkatalysator

4a.2.1. Fabrikmarke(n) und Typ(en) des Original-Austauschkatalysators wie in Anhang V Nummer 3.2.12.2.1 (Beschreibungsbogen) aufgeführt“.

5. Im Anhang zu Kapitel 7 wird Abbildung 1 durch folgende Abbildung ersetzt:

Abbildung 1



6. Kapitel 9 wird wie folgt geändert:

a) Anhang II Nummer 2.3.2.2 erhält folgende Fassung:

„2.3.2.2. Originalschalldämpfer müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

— den Kleinbuchstaben ‚e‘, gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,

— den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,

— die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und auch nach dem Einbau des Schalldämpfers in das Fahrzeug sichtbar bleiben.“

b) Anhang III Nummer 2.3.2.2 erhält folgende Fassung:

„2.3.2.2. Originalschalldämpfer müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

- den Kleinbuchstaben ‚e‘, gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,
- den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,
- die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und auch nach dem Einbau des Schalldämpfers in das Fahrzeug sichtbar bleiben.“

c) Anhang IV Nummer 2.4.2.2 erhält folgende Fassung:

„2.4.2.2. Originalschalldämpfer müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

- den Kleinbuchstaben ‚e‘, gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,
- den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,
- die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und auch nach dem Einbau des Schalldämpfers in das Fahrzeug sichtbar bleiben.“

7. Kapitel 11 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„VERANKERUNGEN DER SICHERHEITSGURTE UND SICHERHEITSGURTE VON DREIRÄDRIGEN KLEINKRAFT-RÄDERN, DREIRAD- UND VIERRADFAHRZEUGEN“.

b) Anhang I wird wie folgt geändert:

i) Nummer 1.6 erhält folgende Fassung, und folgende Nummer 1.6a wird eingefügt:

„1.6. ‚Sitz‘ eine Struktur, die zum Fahrzeugaufbau gehören kann, einschließlich Ausrüstungsteilen, und die einen Sitzplatz für einen Erwachsenen bietet; der Ausdruck bezeichnet sowohl einen Einzelsitz als auch den Teil einer Sitzbank, der einem Sitzplatz entspricht. Ein Sattel gilt nicht als Sitz im Sinne von Nummer 2.1.

1.6a. ‚Sattel‘ ein Sitzplatz, auf dem eine Person rittlings sitzt.“

ii) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. **ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN**

2.1. Sind Verankerungen für Sicherheitsgurte vorhanden, so müssen sie den Vorschriften dieses Kapitels entsprechen.

2.1.1. Alle Sitze von dreirädrigen Kleinkraftfahrzeugen, Dreiradfahrzeugen, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen und anderen Vierradfahrzeugen müssen an allen Sitzen mit Verankerungen für Sicherheitsgurte ausgestattet sein.

2.1.1.1. Verankerungen für Dreipunktgurte sind an allen Sitzen vorzusehen, die die beiden folgenden Bedingungen erfüllen:

- Es ist eine Rückenlehne vorhanden oder eine Stütze, die hilft, den Rückenneigungswinkel der Prüfpuppe zu bestimmen und die als Rückenlehne betrachtet werden kann.
- Hinter dem H-Punkt befindet sich in einem Abstand von mehr als 450 mm von der durch den H-Punkt gehenden senkrechten Ebene ein längs oder quer verlaufendes Teil der Fahrzeugstruktur.

2.1.1.2. An allen anderen Sitzen genügen Verankerungen für einen Beckengurt.

2.1.2. Bei dreirädrigen Kleinkrafträdern und Vierradfahrzeugen mit einer Leermasse bis 250 kg sind Verankerungen für Sicherheitsgurte nicht erforderlich.“

8. Kapitel 12 wird wie folgt geändert:

a) In Anhang I wird nach dem Titel folgender Satz eingefügt:

„Für die Zwecke dieses Kapitels bedeutet ‚Fahrzeug mit Aufbau‘ ein Fahrzeug, dessen Fahrgastraum von mindestens vier der folgenden Einrichtungen begrenzt wird oder begrenzt werden kann: Windschutzscheibe, Boden, Dach, Seitenwände, Rückwand oder Türen.“

b) Anhang II Nummer 2.3.1 erhält folgende Fassung:

„2.3.1. Jedes Fahrzeug muss mit einer Entfrostsungs- und Trocknungsanlage der Windschutzscheibe ausgerüstet sein, um Reif und Eis von der Außenseite der Windschutzscheibe und Feuchtigkeitbeschlag von der Innenseite der Windschutzscheibe zu entfernen.

Nicht erforderlich ist eine solche Anlage bei dreirädrigen Kleinkrafträdern mit einer Motorleistung bis 4 kW und bei Fahrzeugen, deren Windschutzscheibe so eingebaut ist, dass keine an ihr befestigte Halterung oder sonstige Struktur mehr als 100 mm weit nach hinten ragt. Vorgeschrieben ist sie dagegen für alle Fahrzeuge, die mit einem feststehenden, abnehmbaren oder versenkbaren Dach ausgestattet sind.“

---