

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

.....

II *Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

Rat

- ★ Richtlinie 93/29/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen 1
- ★ Richtlinie 93/30/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Einrichtungen für Schallzeichen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen 11
- ★ Richtlinie 93/31/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über den Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen 19
- ★ Richtlinie 93/32/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Halteeinrichtung für Beifahrer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen 28
- ★ Richtlinie 93/33/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen ... 32
- ★ Richtlinie 93/34/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über vorgeschriebene Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen 38

2

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

RICHTLINIE 93/29/EWG DES RATES

vom 14. Juni 1993

über die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

gestützt auf die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁽¹⁾,

auf Vorschlag der Kommission⁽²⁾,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽³⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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.

In jedem Mitgliedstaat müssen zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge hinsichtlich der Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger bestimmte technische Merkmale aufweisen, die in zwingenden Vorschriften festgelegt sind, welche von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden sind. Dadurch wird der Warenverkehr in der Europäischen Gemeinschaft behindert.

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

Die Einführung harmonisierter Vorschriften für die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen ist notwendig, damit auf alle diese Fahrzeugtypen die Betriebserlaubnis- und Bauartgenehmigungsverfahren gemäß der Richtlinie 92/61/EWG angewendet werden können.

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-Betriebserlaubnis für den jeweiligen Fahrzeugtyp, zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen unabhängig voneinander nicht hinreichend durchführen.

Um den Marktzugang in Ländern außerhalb der Gemeinschaft zu erleichtern, erscheint es erforderlich, die Vorschriften dieser Richtlinie denen der UN-ECE-Regelung Nr. 60 anzugleichen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger aller Fahrzeugtypen gemäß Artikel 1 der Richtlinie 92/61/EWG.

Artikel 2

Das Verfahren zur Erteilung der Bauartgenehmigung in bezug auf die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyps sowie die Bedingungen für den freien Warenverkehr dieser Fahrzeuge sind in den Kapiteln II bzw. III der Richtlinie 92/61/EWG festgelegt.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 72.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 293 vom 9. 11. 1992, S. 5.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 21 vom 25. 1. 1993, S. 96, und ABl. Nr. C 150 vom 31. 5. 1993.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 73 vom 15. 3. 1993, S. 22.

Artikel 3

Die Gleichwertigkeit zwischen den Bestimmungen dieser Richtlinie und den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 60 (Dok. E/ECE/TRANS/505 ADD. 59) wird gemäß Artikel 11 der Richtlinie 92/61/EWG anerkannt.

Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten akzeptieren die gemäß ECE-Regelung Nr. 60 erteilten Bauartgenehmigungen sowie die entsprechenden Genehmigungszeichen anstelle der gemäß dieser Richtlinie erteilten Bauartgenehmigungen.

Artikel 4

Diese Richtlinie kann gemäß Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG ⁽¹⁾ geändert werden:

- zur Berücksichtigung von Änderungen der in Artikel 3 genannten ECE-Regelung;
- zur Anpassung des Anhangs dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 14. Dezember 1994 nachzukommen; sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Ab dem in Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt dürfen die Mitgliedstaaten die erstmalige Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die dieser Richtlinie entsprechen, aus Gründen, die sich auf die Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger beziehen, nicht untersagen.

Sie wenden die in Unterabsatz 1 genannten Vorschriften ab 14. Juni 1995 an.

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

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 14. Juni 1993.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. TRØJBORG

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG (ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 1).

ANHANG I

VORSCHRIFTEN FÜR DIE BAUARTGENEHMIGUNG VON ZWEIRÄDRIGEN ODER DREIRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN IN BEZUG AUF DIE KENNZEICHNUNG DER BETÄTIGUNGSEINRICHTUNGEN, KONTROLLEUCHTEN UND ANZEIGER

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieser Richtlinie bedeuten:

- 1.1. „Betätigungseinrichtung“ alle Teile oder Einrichtungen des Fahrzeugs, die vom Fahrzeugführer direkt betätigt werden und eine Änderung des Zustands oder Betriebsverhaltens des Fahrzeugs oder eines seiner Teile bewirken;
- 1.2. „Kontrolleuchte“ ein Signal, das die Betätigung einer Einrichtung, ein Betriebsverhalten oder einen kritischen Zustand oder eine Störung oder den Ausfall einer Funktion anzeigt;
- 1.3. „Anzeiger“ eine Einrichtung, die Informationen über den ordnungsgemäßen Betrieb oder den Zustand eines Systems oder eines Teils eines Systems gibt, wie z. B. über den Füllstand einer Flüssigkeit;
- 1.4. „Symbol“ eine bildliche Darstellung zur Kennzeichnung einer Betätigungseinrichtung, einer Kontrolleuchte oder eines Anzeigers.

2. VORSCHRIFTEN

2.1. Kennzeichnung

Die in das Fahrzeug eingebauten Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger nach 2.1.5 müssen entsprechend den nachstehenden Bestimmungen gekennzeichnet sein.

- 2.1.1. Die Symbole müssen sich deutlich vom Untergrund abheben (entweder hell auf dunkel oder dunkel auf hell).
- 2.1.2. Das Symbol muß sich auf der zu kennzeichnenden Betätigungseinrichtung oder Kontrolleuchte oder in ihrer Nähe befinden. Ist dies nicht möglich, so müssen das Symbol und die Betätigungseinrichtung oder die Kontrolleuchte durch eine möglichst kurze durchgezogene Linie verbunden sein.
- 2.1.3. Fernlicht wird durch parallel verlaufende horizontale Striche und Abblendlicht durch parallel verlaufende und nach unten gerichtete Striche dargestellt.
- 2.1.4. Werden für die Kontrolleuchten Farben verwendet, müssen sie die folgende Bedeutung haben:
 - Rot: Gefahr
 - Gelb: Warnung
 - Grün: ordnungsgemäßer Betrieb
 - Blau: ist nur bei der Kontrolleuchte für Fernlicht zu verwenden.
- 2.1.5. Bezeichnungen und Abbildungen der Symbole

Abbildung 1
Betätigungseinrichtung
der Scheinwerfer für Fernlicht
Farbe der Kontrolleuchte: blau

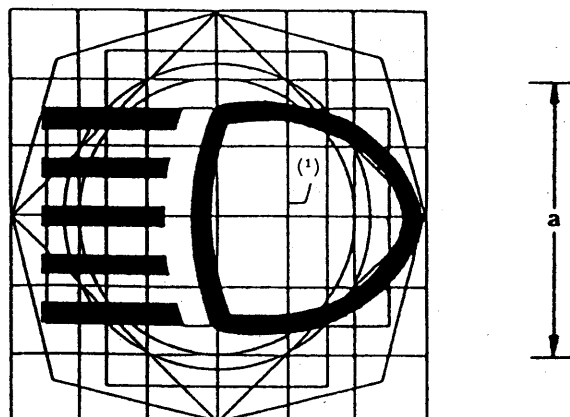


Abbildung 2
**Betätigungseinrichtung
 der Scheinwerfer für Abblendlicht**
 Farbe der Kontrolleuchte: grün

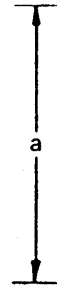
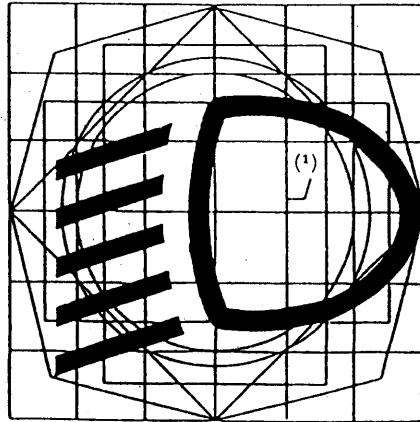


Abbildung 3
Fahrrichtungsanzeiger
 Farbe der Kontrolleuchte: grün

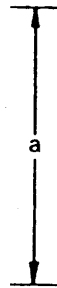
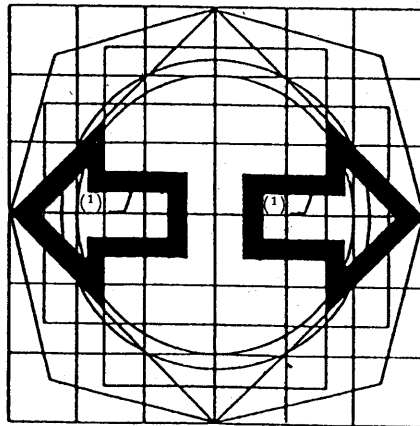


Abbildung 4
Warnblinklicht
 Zwei Möglichkeiten:
 — nebenstehendes Symbol für die
 Kennzeichnung;
 Farbe der Kontrolleuchte: rot
 oder
 — gleichzeitiges Aufleuchten der bei-
 den in Abbildung 3 dargestellten
 Pfeile

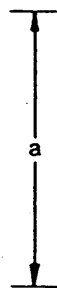
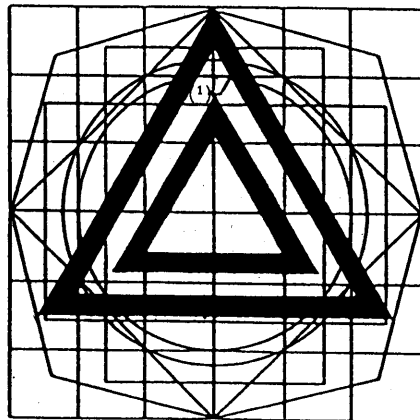


Abbildung 5
Handbetätigte Kaltstarteinrichtung
 Farbe der Kontrolleuchte: gelb

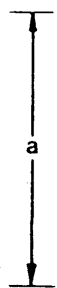
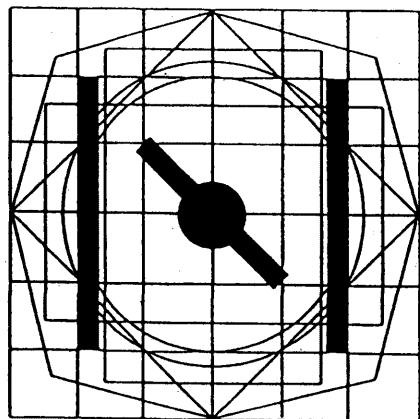


Abbildung 6
Einrichtung für Schallzeichen

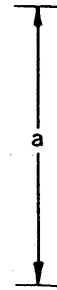
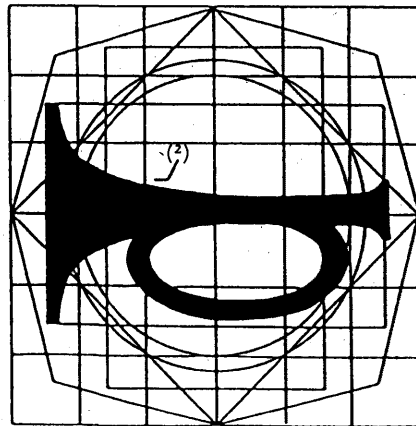


Abbildung 7
Kraftstofftank — Füllstandsanzeiger
Farbe der Kontrollleuchte: gelb

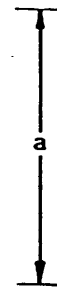
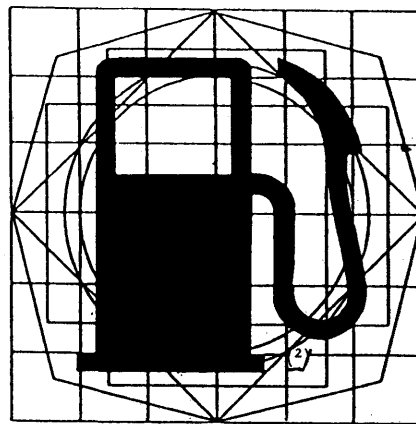


Abbildung 8
Temperatur der Motorkühlflüssigkeit
Farbe der Kontrollleuchte: rot

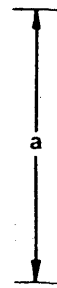
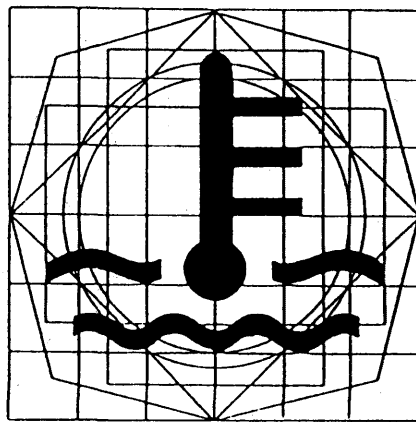


Abbildung 9
Batterieladeanzeiger
Farbe der Kontrollleuchte: rot

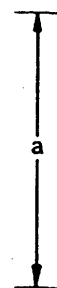
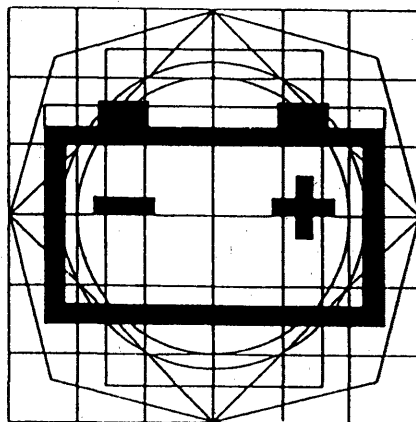


Abbildung 10
Schmiermitteldruckanzeiger
Farbe der Kontrolleuchte: rot

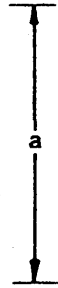
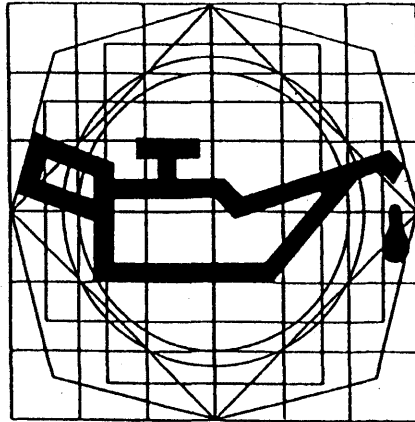


Abbildung 11
Nebelscheinwerfer ⁽³⁾
Farbe der Kontrolleuchte: grün

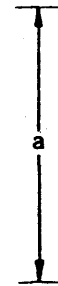
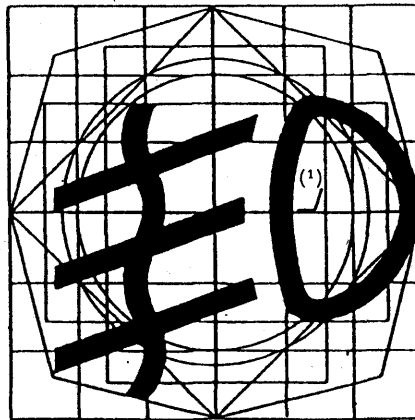


Abbildung 12
Nebelschlußleuchte ⁽³⁾
Farbe der Kontrolleuchte: gelb

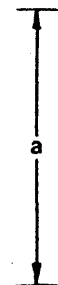
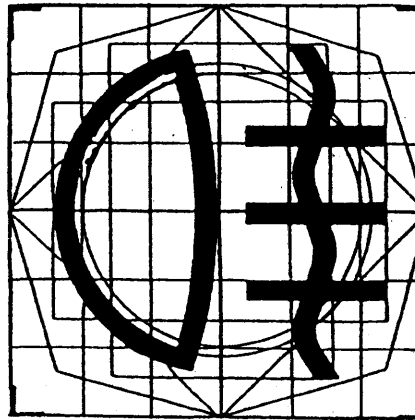


Abbildung 13
**Betätigungseinrichtung für die Zünd-
vorrichtung oder zusätzliche Motorab-
stelleinrichtung (Dieselmotor) Stellung
„aus“**

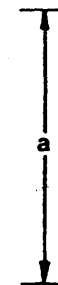
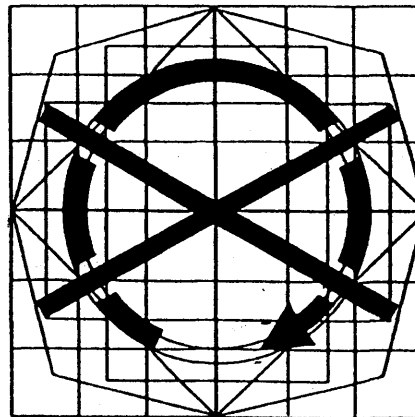


Abbildung 14

Betätigungseinrichtung für die Zünd-
vorrichtung oder zusätzliche Motorab-
stelleinrichtung (Dieselmotor) Stellung
„ein“

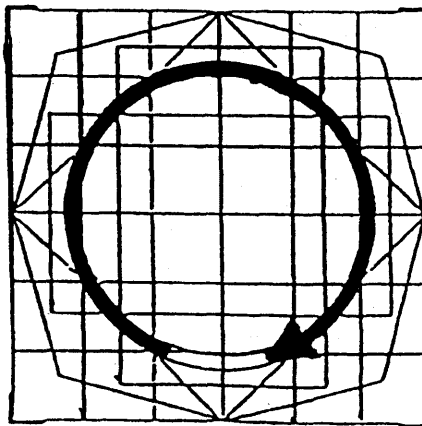


Abbildung 15

Beleuchtungs-Hauptschalter

Farbe der Kontrolleuchte: grün

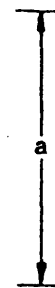
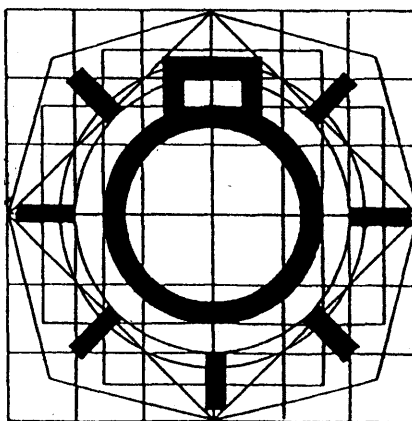


Abbildung 16

Lichtschalter
(kann mit der Betätigungseinrichtung
für die Begrenzungsleuchten
kombiniert sein)

Farbe der Kontrolleuchte: grün

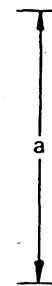
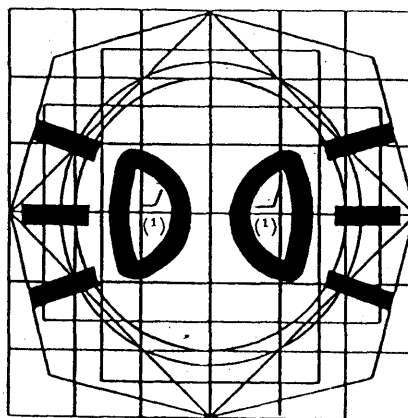


Abbildung 17

Parkleuchte

Farbe der Kontrolleuchte: grün

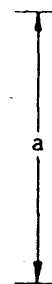
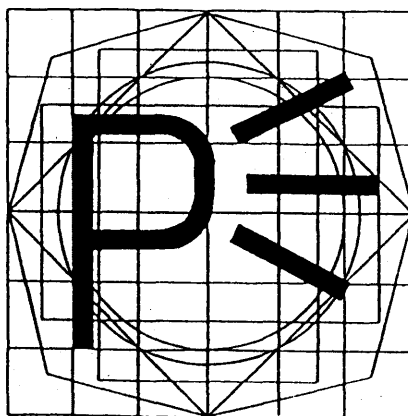


Abbildung 18

Leerlaufanzeige

Farbe der Kontrolleuchte: grün

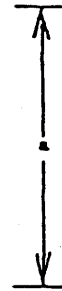
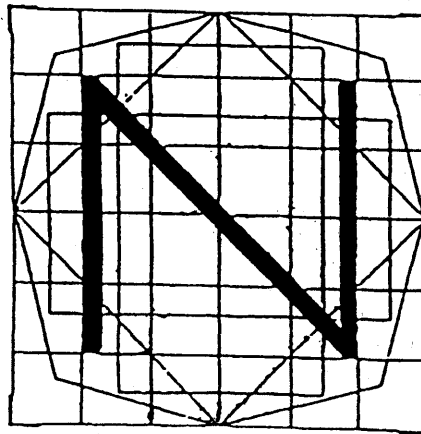
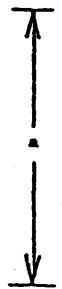
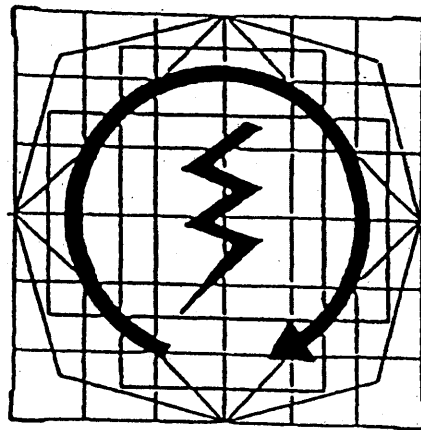


Abbildung 19

Elektrischer Anlasser

*Anmerkungen*

- (¹) Die ganze Innenfläche des Symbols kann dunkel gefärbt sein.
- (²) Der dunkelgefärbte Teil dieses Symbols kann durch dessen Umriss ersetzt werden. In diesem Fall muß der in dieser Zeichnung weiße Teil dunkel gefärbt sein.
- (³) Werden mit einer Betätigungseinrichtung sowohl die Nebelscheinwerfer als auch die Nebelschlußleuchte betätigt, so ist das Symbol für Nebelscheinwerfer zu verwenden.

Anlage

Aufbau des Grundmusters der unter 2.1.5 aufgeführten Symbole

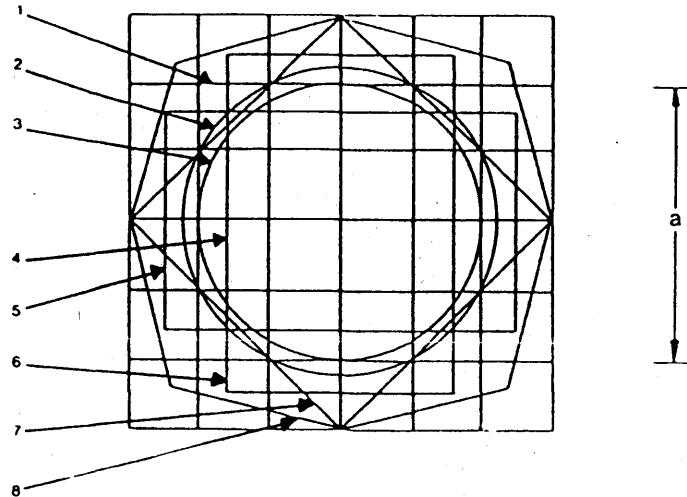


Abbildung 1

Grundmuster

Das Grundmuster umfaßt:

1. ein Grundquadrat mit einer Seitenlänge von 50 mm; diese Seitenlänge entspricht dem Nennwert „a“ des Originals;
2. einen Grundkreis mit einem Durchmesser von 56 mm, der etwa die gleiche Fläche hat wie das Grundquadrat ⁽¹⁾;
3. einen zweiten Kreis mit einem Durchmesser von 50 mm, der von dem Grundquadrat eingeschlossen wird ⁽¹⁾;
4. ein zweites Quadrat, dessen Ecken auf dem Grundkreis ⁽²⁾ liegen und dessen Seiten parallel zu denen des Grundquadrats ⁽¹⁾ sind;
5. und
6. zwei Rechtecke mit der gleichen Fläche wie das Grundquadrat ⁽¹⁾, deren Seiten senkrecht zueinander stehen und die so angeordnet sind, daß sie die gegenüberliegenden Seiten des Grundquadrats in symmetrisch zueinander liegenden Punkten schneiden;
7. ein drittes Quadrat, dessen Seiten durch die Schnittpunkte des Grundquadrats ⁽¹⁾ und des Grundkreises ⁽²⁾ in einem Winkel von 45° verlaufen, so daß sich die größten waagerechten und senkrechten Abmessungen des Grundmusters ergeben;
8. ein unregelmäßiges Achteck, aus Geraden, die zu den Seiten des Quadrats ⁽⁷⁾ einen Winkel von 30° bilden.

Das Grundmuster wird auf einen Raster mit einer Teilung von 12,5 mm aufgetragen, der mit dem Grundquadrat ⁽¹⁾ zusammenfällt.

ANHANG II

Anlage 1

Beschreibungsbogen in bezug auf die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger eines zweirädrigen oder dreirädrigen Fahrzeugtyps

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

Laufende Nr. (vom Antragsteller zu vergeben):

Dem Antrag auf Bauartgenehmigung betreffend die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyps sind die Angaben zu folgenden Punkten des Anhangs II Buchstabe A der Richtlinie 92/61/EWG beizufügen:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 bis 0.6

Eine kurze Beschreibung des Fahrzeugs hinsichtlich der Kennzeichnung der vom Fahrzeugführer betätigten Betätigungseinrichtungen sowie der Kontrolleuchten und Anzeiger.

Anlage 2

Angabe der Behörde

Bauartgenehmigungsbogen betreffend die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrolleuchten und Anzeiger eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyps

MUSTER

Protokoll Nr. des technischen Dienstes vom

Nr. der Bauartgenehmigung: Nr. der Erweiterung:

1. Fabrikmarke des Fahrzeugs:
2. Typ und gegebenenfalls Ausführungen und Varianten des Fahrzeugs:
3. Name und Anschrift des Herstellers:
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers:
5. Das Fahrzeug wurde zur Prüfung vorgeführt am:
6. Die Bauartgenehmigung wird erteilt/verweigert ⁽¹⁾.
7. Ort:
8. Datum:
9. Unterschrift:

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

RICHTLINIE 93/30/EWG DES RATES

vom 14. Juni 1993

über die Einrichtungen für Schallzeichen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

gestützt auf die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁽¹⁾,auf Vorschlag der Kommission⁽²⁾,in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽³⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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.

In jedem Mitgliedstaat müssen zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Einrichtungen für Schallzeichen bestimmte technische Merkmale aufweisen, die in zwingenden Vorschriften festgelegt sind, welche von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden sind. Dadurch wird der Warenverkehr in der Europäischen Gemeinschaft behindert.

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

Die Einführung harmonisierter Vorschriften für die Einrichtungen für Schallzeichen an zweirädrigen oder dreirädrigen Fahrzeugen ist notwendig, damit auf alle diese Fahrzeugtypen die Betriebserlaubnis- und Bauartgenehmigungsverfahren gemäß der Richtlinie 92/61/EWG angewendet werden können.

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-Betriebserlaubnis für den jeweiligen Fahrzeugtyp, zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen unabhängig voneinander nicht hinreichend durchführen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 72.⁽²⁾ ABl. Nr. C 293 vom 9. 11. 1992, S. 15.⁽³⁾ ABl. Nr. C 337 vom 21. 12. 1992, S. 103, und ABl. Nr. C 150 vom 31. 5. 1993.⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 73 vom 15. 3. 1993, S. 22.

Um den Marktzugang in Ländern außerhalb der Gemeinschaft zu erleichtern, erscheint es erforderlich, die Vorschriften dieser Richtlinie denen der UN-ECE-Regelung Nr. 28 anzugleichen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für Einrichtungen für Schallzeichen aller Fahrzeugtypen gemäß Artikel 1 der Richtlinie 92/61/EWG.

Artikel 2

Die Verfahren zur Erteilung der Bauartgenehmigung in bezug auf die Einrichtungen für Schallzeichen eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyps und für die Bauartgenehmigung eines Typs einer Einrichtungen für Schallzeichen als Bauteil sowie die Bedingungen für den freien Warenverkehr dieser Fahrzeuge und das freie Inverkehrbringen von Einrichtungen für Schallzeichen sind in den Kapiteln II bzw. III der Richtlinie 92/61/EWG festgelegt.

Artikel 3

Die Gleichwertigkeit zwischen den Bestimmungen dieser Richtlinie und den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 28 (Dok. E/ECE/TRANS/505 REV 1/ADD.27) wird gemäß Artikel 11 der Richtlinie 92/61/EWG anerkannt.

Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten akzeptieren die gemäß ECE-Regelung Nr. 28 erteilten Bauartgenehmigungen sowie die entsprechenden Genehmigungszeichen anstelle der gemäß dieser Richtlinie erteilten Bauartgenehmigungen und Genehmigungszeichen.

Artikel 4

Diese Richtlinie kann gemäß Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG⁽⁵⁾ geändert werden:

- zur Berücksichtigung von Änderungen der in Artikel 3 genannten ECE-Regelung;
- zur Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG (ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 1).

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 14. Dezember 1994 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Ab dem in Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt dürfen die Mitgliedstaaten die erstmalige Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die dieser Richtlinie entsprechen, aus Gründen, die sich auf die Einrichtungen für Schallzeichen beziehen, nicht untersagen.

Sie wenden die in Unterabsatz 1 genannten Vorschriften ab 14. Juni 1995 an.

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

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 14. Juni 1993.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. TRØJBORG

ANHANG I

VORSCHRIFTEN FÜR DIE GENEHMIGUNG DER EINRICHTUNGEN FÜR SCHALLZEICHEN

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

- 1.1. „Einrichtung für Schallzeichen“ eine Einrichtung, die ein Schallzeichen abgibt, das dazu bestimmt ist, in einer gefährlichen Situation im Straßenverkehr auf die Anwesenheit oder auf ein Manöver eines Fahrzeugs aufmerksam zu machen;
 - 1.1.1. eine Einrichtung mit mehreren Schallaustrittsöffnungen, die von einem einzigen Antriebselement in Betrieb gesetzt werden, wird als Einrichtung für Schallzeichen angesehen;
 - 1.1.2. eine Einrichtung für Schallzeichen, die aus mehreren Teilen besteht, von denen jeder ein Schallzeichen abgibt und die mittels einer einzigen Betätigungseinrichtung in Betrieb gesetzt werden, wird als eine einzige Einrichtung für Schallzeichen angesehen;
- 1.2. „Typ einer Einrichtung für Schallzeichen“ Einrichtungen für Schallzeichen, die untereinander keine wesentlichen Unterschiede aufweisen; diese Unterschiede können sich insbesondere erstrecken auf
 - 1.2.1. die Fabrik oder Handelsmarke,
 - 1.2.2. die Wirkungsweise,
 - 1.2.3. den Typ der Energieversorgung (Gleichstrom, Wechselstrom, Druckluft),
 - 1.2.4. die äußere Form des Gehäuses,
 - 1.2.5. die Form und die Abmessungen der Membran(en),
 - 1.2.6. die Form und die Art der Schallaustrittsöffnungen,
 - 1.2.7. die Nennfrequenz oder -frequenzen des Schallzeichens,
 - 1.2.8. die Nennspannung,
 - 1.2.9. bei Einrichtungen, die von einer unabhängigen Druckluftquelle gespeist werden, den Nenndruck.

2. VORSCHRIFTEN

- 2.1. Die Einrichtung der Schallzeichen muß einen gleichbleibenden und gleichförmigen Klang abgeben; sein akustisches Spektrum darf sich während des Betriebs nicht merklich ändern. Bei mit Wechselstrom betriebenen Einrichtungen für Schallzeichen gilt diese Vorschrift nur bei konstanter Generatorgeschwindigkeit, wobei diese Geschwindigkeit in dem unter 3.3.2 festgelegten Bereich liegt.
- 2.2. Die Einrichtung muß hinsichtlich ihrer akustischen Werte (spektrale Verteilung der Schallenergie, Schalldruckpegel) und ihrer mechanischen Eigenschaften die Prüfungsanforderungen gemäß den Punkten 3 und 4 in der angegebenen Reihenfolge erfüllen.

3. MESSUNGEN DES SCHALLPEGELS

- 3.1. Die Einrichtung für Schallzeichen sollte vorzugsweise in einer reflexionsfreien Umgebung geprüft werden. Wahlweise kann sie in einem halbreflexionsfreien Raum oder auf freiem Gelände geprüft werden. In diesem Fall sind Vorkehrungen zu treffen, um Reflexionen vom Boden des Meßplatzes (z. B. durch Aufstellen absorbierender Schirme) zu verhindern. Es ist sicherzustellen, daß die räumliche Abweichung in einem Raum von mindestens 5 m Radius bis zur maximal zu messenden Frequenz nicht größer ist als 1 dB, insbesondere in der Meßrichtung und in der Höhe des Geräts und des Mikrofons.

Der Rauschpegel der Umgebung muß mindestens 10 dB niedriger sein als der zu messende Schalldruckpegel.

Die zu prüfende Einrichtung und das Mikrofon müssen in gleicher Höhe angeordnet sein. Diese Höhe muß zwischen 1,15 m und 1,25 m betragen. Die Achse der maximalen Empfindlichkeit des Mikrofons muß mit der Richtung des größten Schallpegels der Einrichtung übereinstimmen.

Das Mikrofon ist so anzuordnen, daß sich seine Membran im Abstand von $2 \text{ m} \pm 0,01 \text{ m}$ von der Schallaustrittsebene der Einrichtung befindet. Bei Einrichtungen mit mehreren Austrittsöffnungen ist für die Entfernung zum Mikrofon die diesem am nächsten liegende Schallaustrittsebene zu benutzen.

- 3.2. Die Schalldruckpegel sind mit einem Präzisions-Schalldruckmesser Klasse 1 nach der IEC-Veröffentlichung Nr. 651, 1. Ausgabe (1979), zu messen.
- Alle Messungen sind unter Verwendung der Zeitkonstanten „F“ durchzuführen. Der Gesamtschalldruckpegel ist unter Verwendung der Bewertungskurve A zu messen.
- Das Spektrum des Schalls ist entsprechend der Fourier-Transformation des Schallzeichens zu messen. Wahlweise können Terzfilter entsprechend der IEC-Veröffentlichung Nr. 225, 1. Ausgabe (1966), benutzt werden.
- In diesem Fall muß der Schalldruckpegel in der Bandmittenfrequenz 2 500 Hz durch Addieren der quadratischen Mittelwerte der Schalldrücke in den Terz-Mittelfrequenzen 2 000 Hz, 2 500 Hz und 3 150 Hz bestimmt werden. In allen Fällen gilt ausschließlich die Fourier-Transformationsmethode als Bezugsmethode.
- 3.3. Die Einrichtung für Schallzeichen ist mit folgenden Spannungen zu betreiben:
- 3.3.1. mit Gleichstrom betriebene Einrichtungen mit einer Prüfspannung von 6,5, 13 oder 26 Volt, die am Ausgang der Spannungsquelle zu messen ist und einer Nennspannung von jeweils 6, 12 oder 24 Volt entspricht;
- 3.3.2. bei Einrichtungen für Schallzeichen, die mit Wechselstrom betrieben werden, wird der Strom durch einen Generator des Typs geliefert, der normalerweise für diesen Typ von Einrichtung verwendet wird. Die Schallcharakteristiken dieser Einrichtung für Schallzeichen werden bei Geschwindigkeiten des Generators aufgezeichnet, die 50 %, 75 % und 100 % der vom Hersteller für den Dauerbetrieb angegebenen Geschwindigkeit entsprechen. Während dieser Prüfung unterliegt der Generator keiner anderen Strombelastung. Die unter Punkt 4 beschriebene Dauerprüfung wird bei einer vom Hersteller der Einrichtung angegebenen und in dem oben erwähnten Bereich gewählten Geschwindigkeit durchgeführt.
- 3.4. Wird für die Prüfung ein Gleichrichter verwendet, so darf der Wechselspannungsanteil seiner Klemmenspannungen beim Betrieb der Einrichtungen für Schallzeichen — gemessen von Scheitel zu Scheitel — nicht größer als 0,1 Volt sein.
- 3.5. Für Einrichtungen für Schallzeichen, die mit Gleichstrom betrieben werden, muß der Leitungswiderstand einschließlich der Klemmen- und Kontaktwiderstände so nah wie möglich bei
- 0,05 Ohm für eine Nennspannung von 6 Volt,
0,10 Ohm für eine Nennspannung von 12 Volt,
0,20 Ohm für eine Nennspannung von 24 Volt
- liegen.
- 3.6. Die Einrichtung für Schallzeichen ist mittels der vom Hersteller vorgesehenen Teile starr an einem Sockel zu befestigen, dessen Masse mindestens 10mal größer ist als die Masse der zu prüfenden Einrichtung, mindestens aber 30 kg beträgt. Außerdem muß der Sockel so gestaltet sein, daß Reflexionen an seinen Oberflächen sowie seine Eigenschwingungen ohne wesentlichen Einfluß auf die Meßergebnisse sind.
- 3.7. Unter den vorstehend genannten Bedingungen darf der nach der Kurve A bewertete Schalldruckpegel folgende Werte nicht übersteigen:
- a) 115 dB (A) für Einrichtungen für Schallzeichen, die hauptsächlich für Kleinkrafträder sowie Krafträder und Dreiradfahrzeuge mit einer Leistung von höchstens 7 kW bestimmt sind;
- b) 118 dB (A) für Einrichtungen für Schallzeichen, die hauptsächlich für Krafträder und Dreiradfahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 7 kW bestimmt sind.
- 3.7.1. Außerdem muß der Schalldruckpegel im Frequenzband von 1 800 bis 3 550 Hz größer als der Schalldruckpegel irgendeiner Frequenzkomponente über 3 550 Hz und in jedem Fall gleich oder größer sein als
- a) 90 dB (A) für Einrichtungen für Schallzeichen, die hauptsächlich für Kleinkrafträder bestimmt sind;
- b) 95 dB (A) für Einrichtungen für Schallzeichen, die hauptsächlich für Krafträder und Dreiradfahrzeuge mit einer Leistung von höchstens 7 kW bestimmt sind;
- c) 105 dB (A) für Einrichtungen für Schallzeichen, die hauptsächlich für Krafträder und Dreiradfahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 7 kW bestimmt sind.
- 3.7.2. Einrichtungen, die die Merkmale gemäß Punkt 3.7.1 Buchstabe c) erfüllen, können in den in Punkt 3.7.1 Buchstaben a) und b) erwähnten Fahrzeugen verwendet werden; Einrichtungen, die die Schallcharakteristiken unter Punkt 3.7.1 Buchstabe b) erfüllen, können in Kleinkrafträdern verwendet werden.

- 3.8. Die obigen Werte müssen auch bei einer Einrichtung eingehalten werden, die einer Dauerprüfung nach Punkt 4 unterzogen wurde. Die Netzspannung liegt bei mit Gleichstrom betriebenen Einrichtungen für Schallzeichen zwischen 115 % und 95 % der Nennspannung und bei mit Wechselstrom betriebenen Einrichtungen zwischen 50 % und 100 % der vom Generatorhersteller für den Dauerbetrieb angegebenen Höchstgeschwindigkeit des Generators.
- 3.9. Bei einer Umgebungstemperatur von $20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$ darf die Zeit zwischen dem Augenblick der Betätigung der Einrichtung und dem Augenblick, in dem der Schalldruckpegel den Mindestwert nach Punkt 3.7 erreicht, nicht mehr als 0,2 s betragen. Diese Vorschrift gilt insbesondere für pneumatische und elektropneumatische Einrichtungen.
- 3.10. Pneumatische oder elektropneumatische Einrichtungen müssen bei den vom Hersteller anzugebenden Anschlußwerten die für elektrisch betriebene Einrichtungen vorgeschriebenen Schalldruckpegel erreichen.
- 3.11. Bei Mehrklang-Einrichtungen, bei denen jede schallabgebende Einheit unabhängig arbeiten kann, müssen die oben angegebenen Mindestwerte auch erreicht werden, wenn jede der zugehörigen Einrichtungen einzeln betätigt wird. Der Höchstwert des Gesamtschallpegels darf nicht überschritten werden, wenn alle zugehörigen Einrichtungen gleichzeitig betätigt werden.

4. DAUERPRÜFUNG

- 4.1. Die Einrichtung für Schallzeichen ist bei Nennspannung und mit den in den Punkten 3.3 bis 3.5 vorgeschriebenen Leitungswiderständen
 - bei Einrichtungen für Schallzeichen, die hauptsächlich für Kleinkrafträder sowie für Krafträder und Dreiradfahrzeuge mit einer Leistung von höchstens 7 kW bestimmt sind, 10 000mal,
 - bei Einrichtungen für Schallzeichen, die hauptsächlich für Krafträder und Dreiradfahrzeuge mit einer Leistung von mehr als 7 kW bestimmt sind, 50 000maleine Sekunde lang mit anschließender Unterbrechung von 4 Sekunden zu betreiben. Während der Prüfung ist auf die Einrichtung ein Luftstrom mit einer Geschwindigkeit von etwa 10 m/s zu richten.
- 4.2. Wird die Prüfung in einem schalltoten Raum durchgeführt, so muß dieser groß genug sein, damit die von der Einrichtung bei der Dauerprüfung erzeugte Wärme abgeführt werden kann.
- 4.3. Die Umgebungstemperatur im Prüfraum muß zwischen $+15\text{ °C}$ und $+30\text{ °C}$ liegen.
- 4.4. Wird nach der Hälfte der Anzahl der Betätigungen festgestellt, daß sich die Schallpegelwerte gegenüber dem Schallpegel vor der Prüfung verändert haben, ist eine Nachstellung der Einrichtung zulässig. Nach der Gesamtzahl der Betätigungen muß die Einrichtung, gegebenenfalls nach einer weiteren Nachstellung, die Vorschriften nach Punkt 3 erfüllen.
- 4.5. Bei elektropneumatischen Einrichtungen ist nach je 10 000 Betätigungen ein Nachschmieren mit einem vom Hersteller empfohlenen Öl zulässig.

5. GENEHMIGUNGSZEICHEN

- 5.1. Jede Einrichtung für Schallzeichen, die in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, muß ein Genehmigungszeichen tragen, das den Bestimmungen des Anhangs V der Richtlinie 92/61/EWG entspricht.

Anlage 1

Beschreibungsbogen in bezug auf einen Typ einer Einrichtung für Schallzeichen, die für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge bestimmt ist

(dem Antrag auf Bauartgenehmigung beizufügen, falls dieser unabhängig vom Antrag auf Betriebserlaubnis für das Fahrzeug eingereicht wird)

Laufende Nr. (vom Antragsteller zu vergeben):

Dem Antrag auf Bauartgenehmigung betreffend einen Typ einer Einrichtung für Schallzeichen, die für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge bestimmt ist, sind die Angaben zu Buchstabe A Punkte 9.5.1 bis 9.5.4 des Anhangs II der Richtlinie 92/61/EWG beizufügen.

Anlage 2

Angabe der Behörde

Bauartgenehmigungsbogen betreffend einen Typ einer Einrichtung für Schallzeichen, die für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge bestimmt ist

MUSTER

Protokoll Nr. des technischen Dienstes vom

Nr. der Bauartgenehmigung: Nr. der Erweiterung:

- 1. Fabrikmarke der Einrichtung für Schallzeichen:
- 2. Typ der Einrichtung für Schallzeichen und Fahrzeugtypen, für die sie bestimmt ist (bei Krafträdern und Dreiradfahrzeugen ist die Leistung anzugeben (≤ 7 kW oder > 7 kW)):
- 3. Name und Anschrift des Herstellers:
- 4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers:
- 5. Die Einrichtung für Schallzeichen wird zur Prüfung vorgeführt am:
- 6. Die Bauartgenehmigung wird erteilt/verweigert ⁽¹⁾.
- 7. Ort:
- 8. Datum:
- 9. Unterschrift:

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

ANHANG II

VORSCHRIFTEN FÜR DEN ANBAU DER EINRICHTUNGEN FÜR SCHALLZEICHEN AN ZWEIRÄDRIGEN ODER DREIRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

1.1. „Fahrzeugtyp“:

Fahrzeuge, die untereinander keine wesentlichen Unterschiede aufweisen; solche Unterschiede können sich insbesondere erstrecken auf:

- 1.1.1. Anzahl und Typ(en) der am Fahrzeug angebauten Einrichtungen für Schallzeichen,
- 1.1.2. die Teile zur Befestigung dieser Einrichtungen am Fahrzeug,
- 1.1.3. die Lage dieser Einrichtungen am Fahrzeug,
- 1.1.4. die Gestaltfestigkeit der die Einrichtung(en) tragenden Struktur,
- 1.1.5. die Form und die Werkstoffe des vorderen Fahrzeugaufbaus, die den Schalldruckpegel des von der Einrichtung abgegebenen Klanges beeinflussen und abschirmend wirken können.

2. VORSCHRIFTEN

- 2.1. Jedes Fahrzeug muß mit einer genehmigten Einrichtung für Schallzeichen gemäß dieser Richtlinie oder gemäß der Richtlinie 70/388/EWG des Rates vom 27. Juli 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Vorrichtungen für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen ⁽¹⁾ ausgestattet sein; Kleinkrafträder mit einer Motorleistung bis zu 0,5 kW und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis zu 25 km/h können entweder mit einer genehmigten Einrichtung für Schallzeichen oder mit einer mechanischen Einrichtung ohne Bauartgenehmigung ausgestattet sein. Im letzteren Fall muß der Hersteller bescheinigen, daß die betreffende Einrichtung den hierfür geltenden Vorschriften des Mitgliedstaats entspricht, in dem das Kleinkraftrad mit niedrigster Leistung in den Verkehr gebracht werden soll.
- 2.2. Die Prüfspannung muß der in Punkt 3.3 des Anhangs I festgelegten entsprechen.
- 2.3. Die Schalldruckmessungen sind nach den in Punkt 3.2 des Anhangs I angegebenen Bedingungen durchzuführen.
- 2.4. Der A-bewertete Schalldruckpegel, der von der (den) am Fahrzeug angebrachten Einrichtung(en) abgegeben wird, ist in einem Abstand von 7 m vor dem Fahrzeug zu messen. Das Fahrzeug muß auf einer freien, möglichst ebenen Fläche stehen, und bei mit Gleichstrom betriebenen Einrichtungen für Schallzeichen muß der Motor abgestellt sein.
- 2.5. Das Mikrofon des Meßgeräts ist annähernd in der Längsmittlebene des Fahrzeugs aufzustellen.
- 2.6. Der Schalldruckpegel der Stör- und Windgeräusche muß mindestens 10 dB (A) unter dem zu messenden Schalldruckpegel liegen.
- 2.7. Der Höchstwert des Schalldruckpegels ist in dem Bereich zwischen 0,5 m und 1,5 m Höhe über dem Boden zu ermitteln.
- 2.8. Der abgelesene Höchstwert des Schalldruckpegels (Abschnitt 2.7) muß bei den in den Punkten 2.2 bis 2.7 vorgeschriebenen Bedingungen
 - a) bei Einrichtungen von Kleinkrafträdern mindestens 75 dB (A) und höchstens 112 dB (A) betragen;
 - b) bei Einrichtungen von Krafträdern und Dreiradfahrzeugen mit einer Leistung von mindestens 7 kW mindestens 80 dB (A) und höchstens 112 dB (A) betragen;
 - c) bei Einrichtungen von Krafträdern und Dreiradfahrzeugen mit einer Leistung von mehr als 7 kW mindestens 93 dB (A) und höchstens 112 dB (A) betragen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 176 vom 10. 8. 1970, S. 12. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 87/354/EWG (AbI. Nr. L 192 vom 11. 7. 1987, S. 43).

Anlage 1

Beschreibungsbogen in bezug auf den Anbau einer Einrichtung für Schallzeichen an einen zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyp

(dem Antrag auf Genehmigung beizufügen, falls dieser unabhängig vom Antrag auf Betriebserlaubnis für das Fahrzeug eingereicht wird)

Laufende Nr. (vom Antragsteller zu vergeben):

Dem Antrag auf Bauartgenehmigung betreffend den Anbau einer Einrichtung für Schallzeichen an einen zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyp sind die Angaben zu folgenden Punkten des Anhangs II Buchstabe A der Richtlinie 92/61/EWG beizufügen:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 bis 0.6
- 3.2.5 bis 3.2.5.2.2
- 9.5.5

Anlage 2

Angabe der Behörde

Bauartgenehmigungsbogen betreffend den Anbau einer Einrichtung für Schallzeichen an einem zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyp

MUSTER

Protokoll Nr. des technischen Dienstes vom

Nr. der Bauartgenehmigung: Nr. der Erweiterung:

1. Fabrik- oder Handelsmarke des Fahrzeugs:
2. Fahrzeugtyp:
3. Name und Anschrift des Herstellers:
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers:
5. Das Fahrzeug wurde zur Prüfung vorgeführt am:
6. Die Bauartgenehmigung wird erteilt/verweigert ⁽¹⁾.
7. Ort:
8. Datum:
9. Unterschrift:

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

RICHTLINIE 93/31/EWG DES RATES

vom 14. Juni 1993

über den Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

gestützt auf die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge ⁽¹⁾,

auf Vorschlag der Kommission ⁽²⁾,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament ⁽³⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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.

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 Europäischen Gemeinschaft behindert.

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

Die Einführung harmonisierter Vorschriften für den Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen ist notwendig, damit auf alle diese Fahrzeugtypen die Betriebserlaubnis- und Bauartgenehmigungsverfahren gemäß der Richtlinie 92/61/EWG angewendet werden können.

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-Betriebserlaubnis für den jeweiligen Fahrzeugtyp, zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen unabhängig voneinander nicht hinreichend durchführen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für den Ständer aller Typen von zweirädrigen Kraftfahrzeugen gemäß Artikel 1 der Richtlinie 92/61/EWG.

Artikel 2

Das Verfahren zur Erteilung der Bauartgenehmigung in bezug auf den Ständer eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps sowie die Bedingungen für den freien Warenverkehr dieser Fahrzeuge sind in den Kapiteln II bzw. III der Richtlinie 92/61/EWG festgelegt.

Artikel 3

Die zur Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt erforderlichen Änderungen werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG ⁽⁵⁾ beschlossen.

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 14. Dezember 1994 nachzukommen; sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 72.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 293 vom 9. 11. 1992, S. 23.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 337 vom 21. 12. 1992, S. 103, und ABl. Nr. C 150 vom 31. 5. 1993.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 73 vom 15. 3. 1993, S. 22.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch Richtlinie 92/53/EWG (AbI. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 1).

Ab dem in Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt dürfen die Mitgliedstaaten die erstmalige Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die dieser Richtlinie entsprechen, aus Gründen, die sich auf den Ständer beziehen, nicht untersagen.

Sie wenden die in Unterabsatz 1 genannten Vorschriften ab 14. Juni 1995 an.

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

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 14. Juni 1993.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. TRØJBORG

ANHANG

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 Längsmittlebene 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 Längsmittlebene 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 Längsmittlebene des Fahrzeugs parallel zur Linie der größten Neigung liegt (Abbildung 2);
- 1.6. „Längsmittlebene 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 Zwillingrädern 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. Fahrtstellung 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 Fahrtstellung 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. Fahrtstellung befindet.
- 4.2. Jeder Ständer muß mit einem Rückhaltesystem ausgerüstet sein, das ihn in eingeklappter bzw. Fahrtstellung 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 Ständernachgewiesen 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. **Prüfgebiete**
- 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 Längsmittlebene des Fahrzeugs und der Aufstellfläche um 3° 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.
- 6.2.2. Die Aufstellplattform wird daraufhin so geneigt, daß die in der nachstehenden Tabelle angegebenen Werte für die minimale Querneigung (q_n) und danach für die minimale Längsneigung (l_n) erreicht werden.

Neigung	Seitenständer		Mittelständer	
	Kleinkraftrad	Kraftrad	Kleinkraftrad	Kraftrad
q_n	5 %	6 %	6 %	8 %
l_n abwärts	5 %	6 %	6 %	8 %
l_n aufwärts	6 %	8 %	12 %	14 %

Siehe Abbildungen 1a, 1b und 2.

- 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)

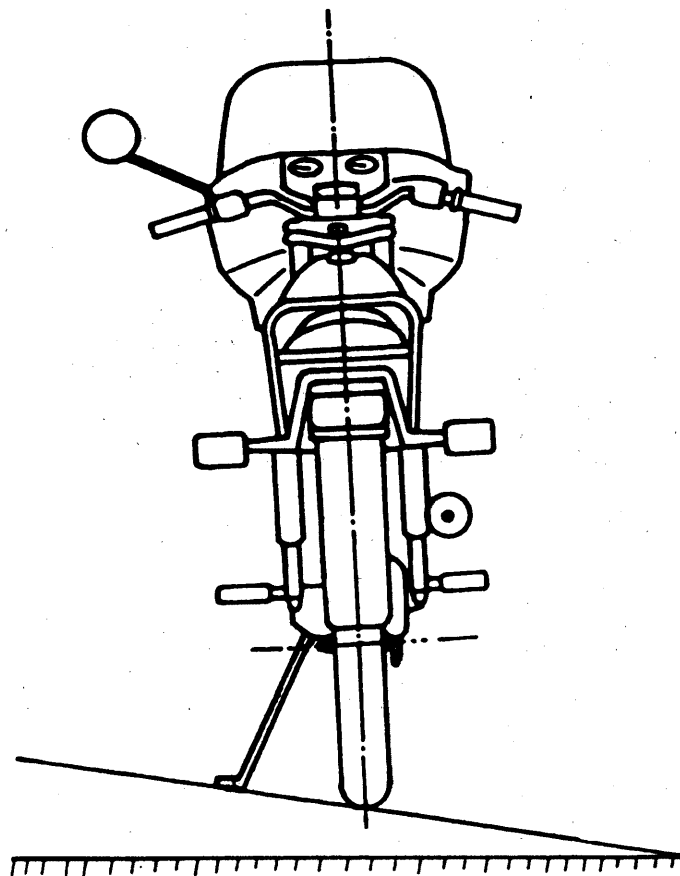
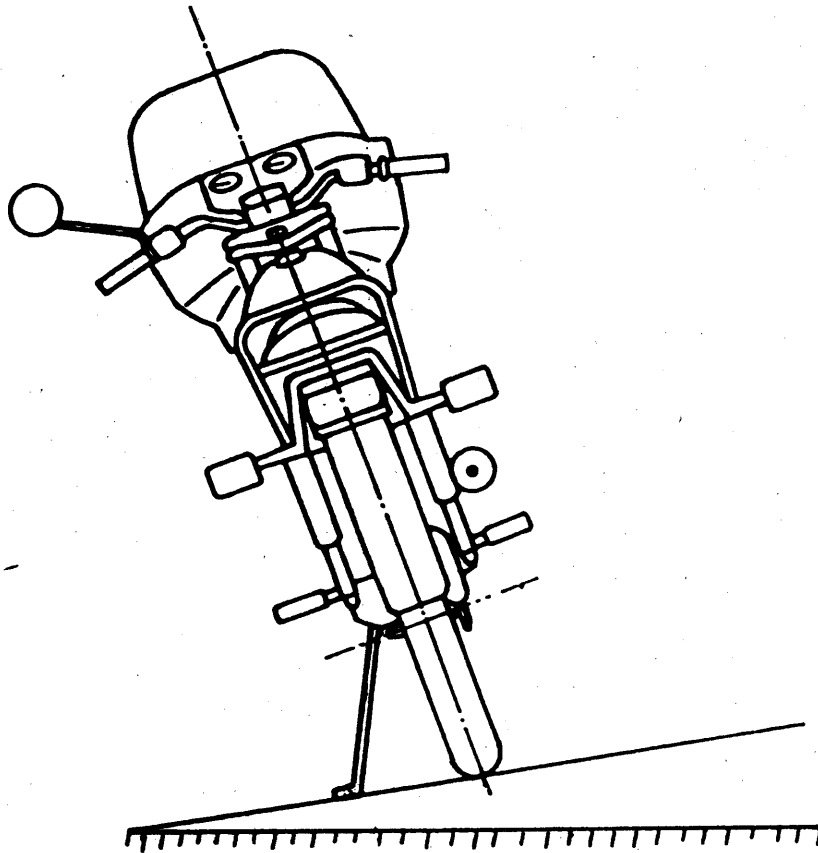


Abbildung 1b
Querneigung (qn)

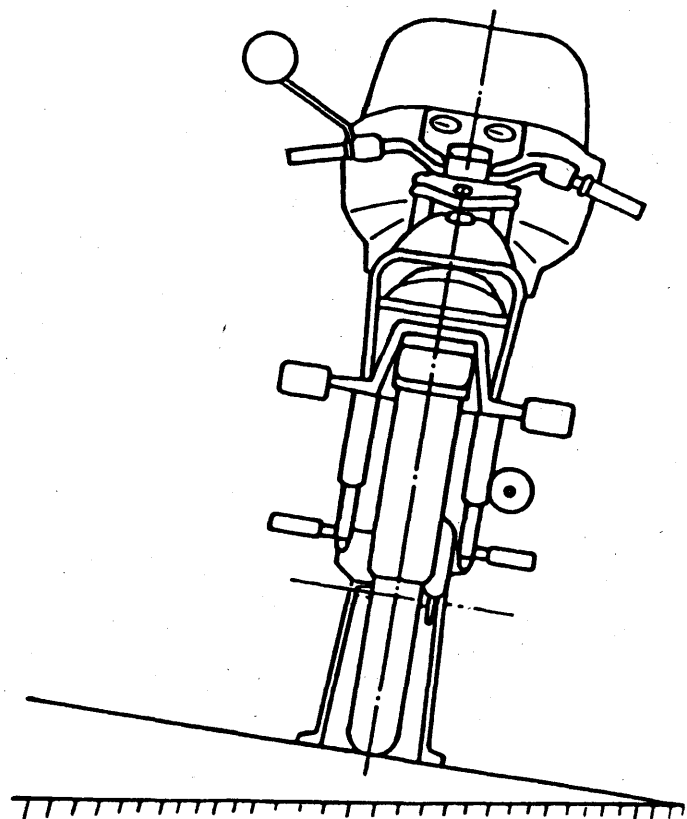
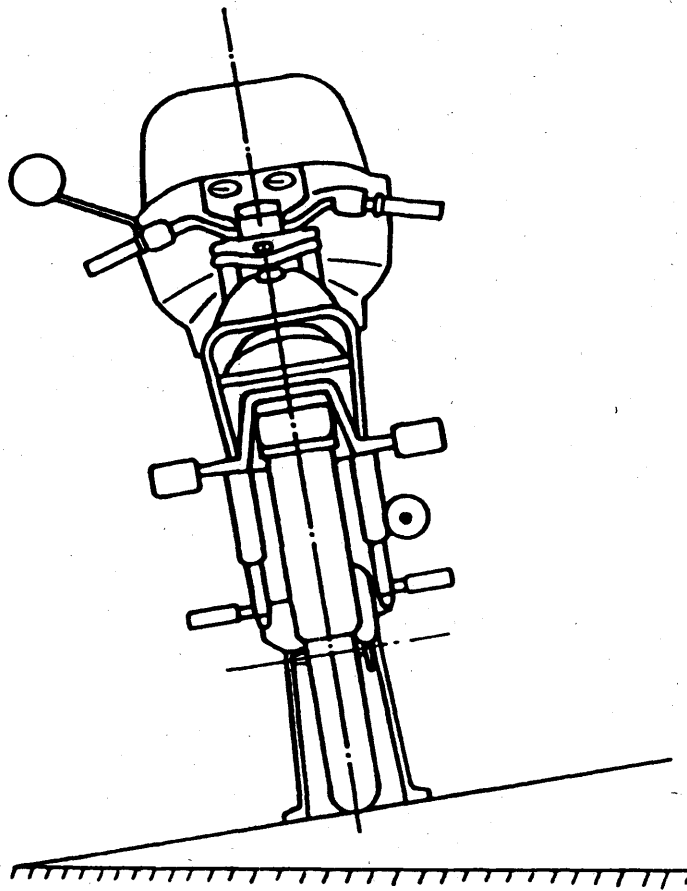
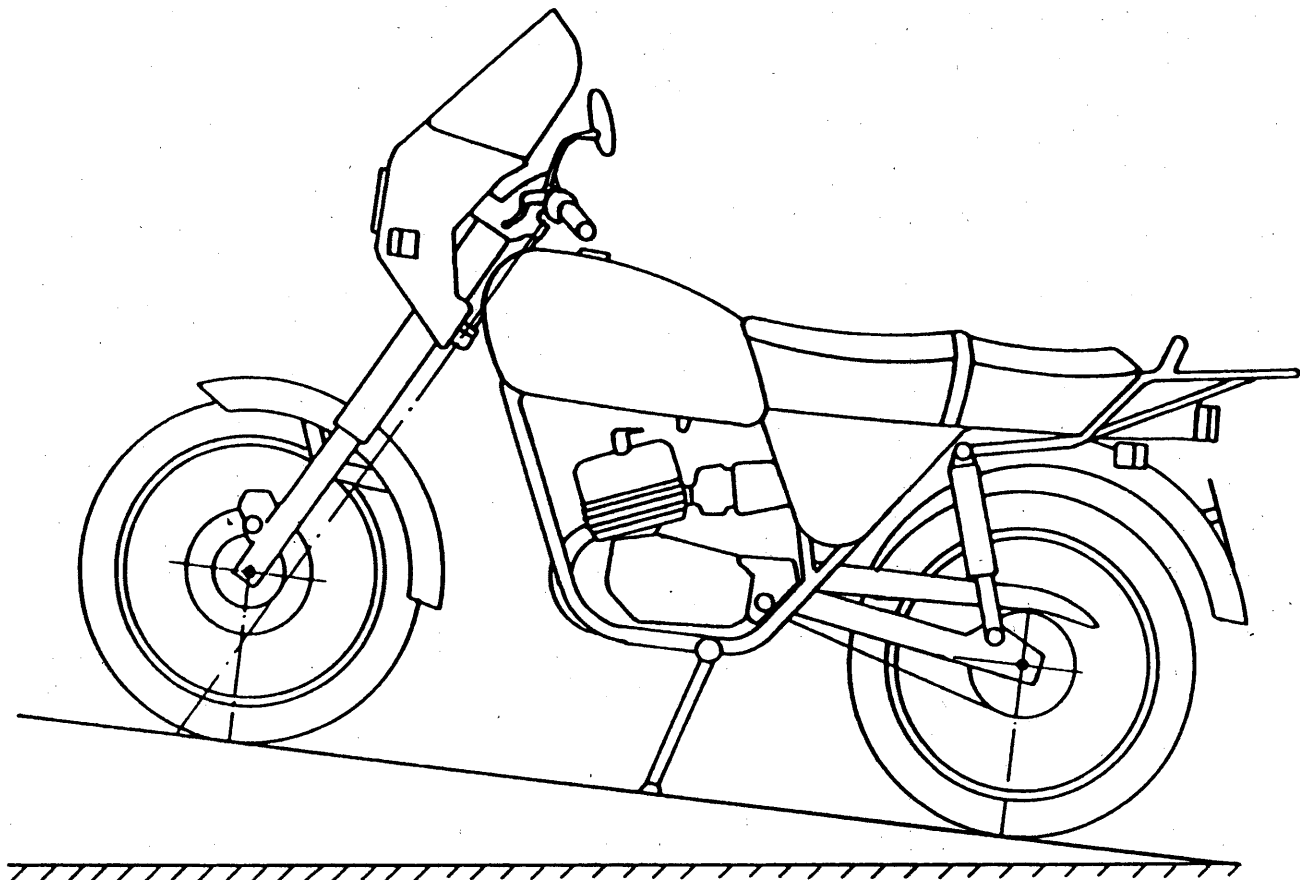
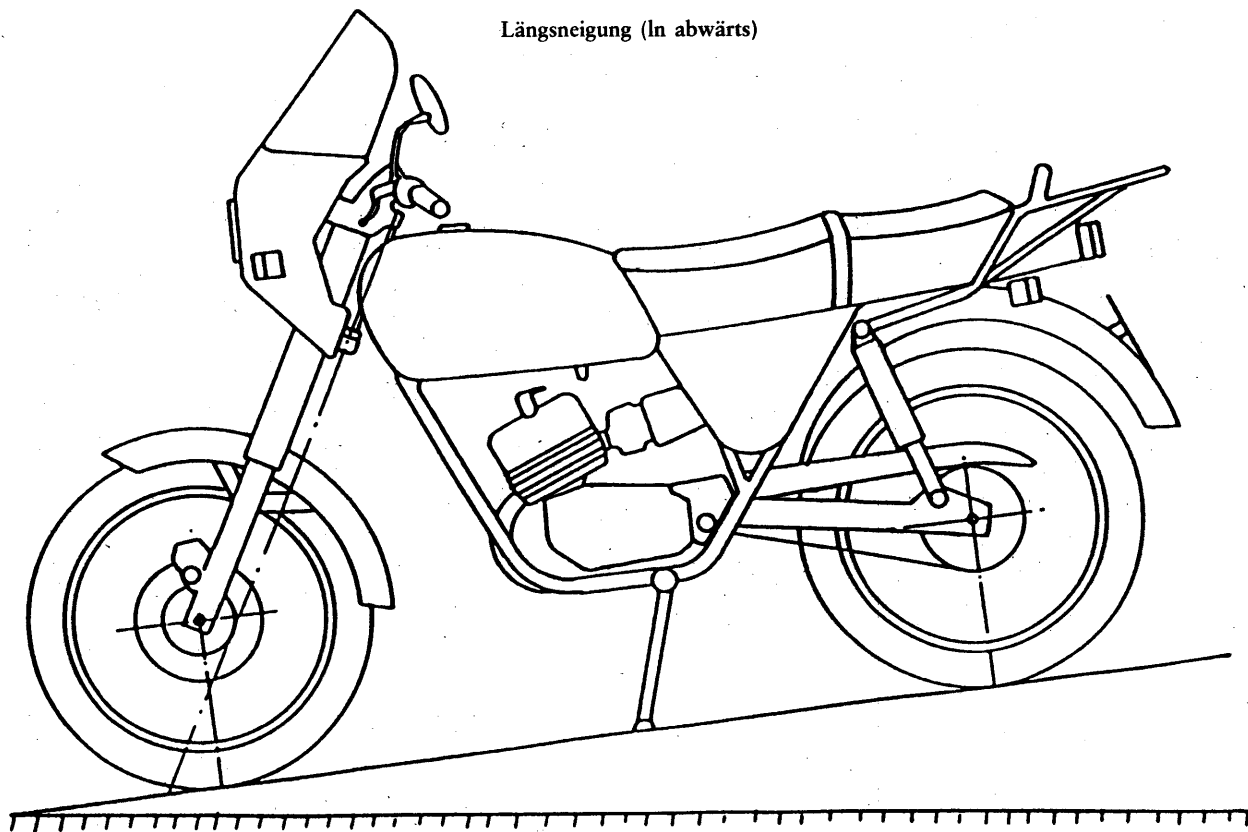


Abbildung 2

Längsneigung (In aufwärts)



Längsneigung (In abwärts)



Anlage 1

Beschreibungsbogen in bezug auf den Ständer eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps

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

Laufende Nr. (vom Antragsteller zu vergeben):

Dem Antrag auf Bauartgenehmigung 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

Bauartgenehmigungsbogen betreffend den Ständer eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps

MUSTER

Protokoll Nr. des technischen Dienstes vom

Nr. der Bauartgenehmigung: Nr. der Erweiterung:

1. Fabrikmarke oder Handelsbezeichnung des Fahrzeugs:
2. Fahrzeugtyp:
3. Name und Anschrift des Herstellers:
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers:
5. Fahrzeug wurde zur Prüfung vorgeführt am:
6. Die Bauartgenehmigung wird erteilt/verweigert ⁽¹⁾.
7. Ort:
8. Datum:
9. Unterschrift:

(1) Unzutreffendes streichen.

RICHTLINIE 93/32/EWG DES RATES

vom 14. Juni 1993

über die Halteeinrichtung für Beifahrer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

gestützt auf die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge ⁽¹⁾,

auf Vorschlag der Kommission ⁽²⁾,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament ⁽³⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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.

In jedem Mitgliedstaat müssen zweirädrige Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Halteeinrichtung für Beifahrer bestimmte technische Merkmale aufweisen, die in zwingenden Vorschriften festgelegt sind, welche von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden sind. Dadurch wird der Warenverkehr in der Europäischen Gemeinschaft behindert.

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

Die Einführung harmonisierter Vorschriften im Hinblick auf die Halteeinrichtung für Beifahrer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen ist notwendig, damit auf alle diese Fahrzeugtypen die Betriebserlaubnis- und Bauartgenehmigungsverfahren gemäß der Richtlinie 92/61/EWG angewendet werden können.

Angesichts der Dimensionen und Auswirkungen der in dem betreffenden Sektor vorgeschlagenen Aktion sind die in dieser Richtlinie vorgesehenen Gemeinschaftsmaßnahmen

men nicht nur notwendig, sondern unerlässlich, um das gesteckte Ziel, die EG-Betriebserlaubnis für den jeweiligen Fahrzeugtyp, zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen unabhängig voneinander nicht hinreichend durchführen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für die Halteeinrichtung für Beifahrer aller Typen von zweirädrigen Kraftfahrzeugen gemäß Artikel 1 der Richtlinie 92/61/EWG.

Artikel 2

Das Verfahren zur Erteilung der Bauartgenehmigung in bezug auf die Halteeinrichtung für Beifahrer eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps sowie die Bedingungen für den freien Warenverkehr dieser Fahrzeuge sind in den Kapiteln II bzw. III der Richtlinie 92/61/EWG festgelegt.

Artikel 3

Die zur Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt erforderlichen Änderungen werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG ⁽⁵⁾ beschlossen.

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 14. Dezember 1994 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 72.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 293 vom 9. 11. 1992, S. 49.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 337 vom 21. 12. 1992, S. 103, und ABl. Nr. C 150 vom 31. 5. 1993.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 73 vom 15. 3. 1993, S. 22.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG (AbI. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 1).

Ab dem in Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt dürfen die Mitgliedstaaten die erstmalige Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die dieser Richtlinie entsprechen, aus Gründen, die sich auf die Halteeinrichtung für Beifahrer beziehen, nicht untersagen.

Sie wenden die in Unterabsatz 1 genannten Vorschriften ab 14. Juni 1995 an.

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

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 14. Juni 1993.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. TRØJBORG

ANHANG

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Wenn die Möglichkeit zum Transport eines Beifahrers gegeben ist, muß das Fahrzeug mit einem Haltesystem für die Beifahrer ausgestattet sein. Dieses System muß aus einem Haltegurt oder einem oder mehreren Haltegriffen bestehen.

1.1. Haltegurt

Der Haltegurt muß so am Sitz befestigt werden, daß er vom Beifahrer leicht benutzt werden kann. Der Haltegurt und seine Befestigung müssen so ausgelegt sein, daß sie — ohne Riß bzw. Bruch — eine senkrechte Zugkraft von 2 000 N aufnehmen können, die im Zentrum der Gurtoberfläche mit einem maximalen Druck von 2 MPa statisch aufgebracht wird.

1.2. Haltegriff

Bei Verwendung eines Haltegriffs muß dieser in der Nähe des Sitzes und symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs angebracht sein.

Dieser Haltegriff muß so ausgelegt sein, daß er — ohne Bruch — eine senkrechte Zugkraft von 2 000 N aufnehmen kann, die im Zentrum der Griffoberfläche mit einem maximalen Druck von 2 MPa statisch aufgebracht wird.

Bei Verwendung von zwei Haltegriffen muß auf jeder Seite des Fahrzeugs ein Griff angebracht sein, wobei beide Griffe symmetrisch anzuordnen sind.

Diese Haltegriffe müssen so ausgelegt sei, daß jeder einzelne Griff — ohne Bruch — eine senkrechte Zugkraft von 1 000 N aufnehmen kann, die im Zentrum der Griffoberfläche mit einem maximalen Druck von 1 MPa statisch aufgebracht wird.

*Anlage 1***Beschreibungsbogen in bezug auf die Halteeinrichtung für Beifahrer eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps**

(dem Antrag auf Bauartgenehmigung beizufügen, wenn dieser unabhängig vom Antrag auf Betriebserlaubnis eingereicht wird)

Laufende Nr. (vom Antragsteller zu vergeben):

Der Antrag auf Bauartgenehmigung bezüglich der Halteeinrichtung für Beifahrer eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps muß mit Angaben zu folgenden Punkten des Anhangs II der Richtlinie 92/61/EWG versehen sein:

- Buchstabe A:
 - 0.1
 - 0.2
 - 0.4 bis 0.6
- Buchstabe B:
 - 1.5 bis 1.5.2

Anlage 2

Angabe der Behörde

Bauartgenehmigungsbogen betreffend die Halteeinrichtung für Beifahrer eines zweirädrigen Kraftfahrzeugtyps**MUSTER**

Protokoll Nr. des technischen Dienstes vom

Nr. der Bauartgenehmigung: 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 Bauartgenehmigung wird erteilt/verweigert ⁽¹⁾.
7. Ort:
8. Datum:
9. Unterschrift:

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

RICHTLINIE 93/33/EWG DES RATES

vom 14. Juni 1993

über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

gestützt auf die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge ⁽¹⁾,auf Vorschlag der Kommission ⁽²⁾,in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament ⁽³⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr gewährleistet ist. Es müssen die hierfür erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.

In den einzelnen Mitgliedstaaten müssen zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge hinsichtlich der Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung bestimmte technische Merkmale aufweisen, die in zwingenden Vorschriften festgelegt sind, welche von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden sind. Durch diese Unterschiede wird der Warenverkehr in der Europäischen Gemeinschaft behindert.

Diese Hemmnisse für die Schaffung und das Funktionieren des Binnenmarktes lassen sich beseitigen, wenn alle Mitgliedstaaten anstelle ihrer nationalen Bestimmungen gleiche Vorschriften erlassen.

Die Einführung harmonisierter Vorschriften für die Sicherheitseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung bei zweirädrigen oder dreirädrigen Fahrzeugen ist notwendig, damit auf alle diese Fahrzeugtypen die Betriebserlaubnis- und Bauartgenehmigungsverfahren gemäß der Richtlinie 92/61/EWG angewendet werden können.

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-Betriebserlaubnis für den jeweiligen Fahrzeugtyp, zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können unabhängig voneinander diese Maßnahmen nicht hinreichend durchführen.

Um den Marktzugang in Ländern außerhalb der Gemeinschaft zu erleichtern, erweist es sich als erforderlich, die Gleichartigkeit zwischen den Vorschriften dieser Richtlinie und denen der UN-ECE-Regelung Nr. 62 festzustellen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie und ihre Anhänge gelten für die Sicherungseinrichtung gegen die unbefugte Benutzung aller Fahrzeugtypen im Sinne von Artikel 1 der Richtlinie 92/61/EWG.

Artikel 2

Das Verfahren zur Erteilung der Bauartgenehmigung in bezug auf die Sicherungseinrichtung gegen die unbefugte Benutzung eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyps sowie die Bedingungen für den freien Warenverkehr dieser Fahrzeuge sind in den Kapiteln II bzw. III der Richtlinie 92/61/EWG festgelegt.

Artikel 3

Die Gleichwertigkeit zwischen den Bestimmungen dieser Richtlinie und den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 62 (Dok. E/ECE/TRANS/505 — Add. 61/Amend. 1) wird gemäß Artikel 11 der Richtlinie 92/61/EWG anerkannt.

Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten akzeptieren die gemäß ECE-Regelung Nr. 62 erteilten Bauartgenehmigungen sowie die entsprechenden Genehmigungszeichen anstelle der gemäß dieser Richtlinie erteilten Bauartgenehmigungen.

Artikel 4

Diese Richtlinie kann gemäß Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG ⁽⁵⁾ geändert werden:

- zur Berücksichtigung von Änderungen der in Artikel 3 genannten ECE-Regelung;
- zur Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 72.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 293 vom 9. 11. 1992, S. 32.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 337 vom 21. 12. 1992, S. 103, und ABl. Nr. C 176 vom 28. 6. 1993.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 73 vom 15. 3. 1993, S. 22.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG (AbI. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 1).

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, spätestens am 14. Dezember 1994. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Ab dem in Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt dürfen die Mitgliedstaaten die erstmalige Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die dieser Richtlinie entsprechen, nicht aus Gründen untersagen, die sich auf die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung beziehen.

Sie wenden die in Unterabsatz 1 genannten Vorschriften ab 14. Juni 1995 an.

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

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 14. Juni 1993.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. TRØJBORG

ANHANG I

ANWENDUNGSBEREICH — BEGRIFFSBESTIMMUNGEN — ALLGEMEINE UND BESONDERE VORSCHRIFTEN

1. ANWENDUNGSBEREICH

- 1.1. Die vorliegende Richtlinie gilt für Sicherungseinrichtungen, die die unbefugte Benutzung zweirädriger Kraftfahrzeuge mit oder ohne Beiwagen und dreirädriger Kraftfahrzeuge verhindern sollen.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- 2.1. Im Sinne dieser Richtlinie bedeuten
- 2.2. „Bauartgenehmigung“ die Genehmigung der Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung für einen Fahrzeugtyp;
- 2.3. „Fahrzeugtyp“ Kraftfahrzeuge, die hinsichtlich der nachstehenden Merkmale keine wesentlichen Unterschiede aufweisen:
 - 2.3.1. Angaben des Herstellers zum Fahrzeugtyp,
 - 2.3.2. Anordnung und Bauart des Fahrzeugteils oder der Fahrzeugteile, auf die die Sicherungseinrichtung wirkt,
 - 2.3.3. Typ der Sicherungseinrichtung;
- 2.4. „Sicherungseinrichtung“ ein System, das die unbefugte Benutzung des Fahrzeugs verhindern soll, indem eine zwangsläufige Verriegelung der Lenkanlage oder der Kraftübertragung bewirkt wird; das System kann bei
 - 2.4.1. Typ 1 allein und zwangsläufig nur auf die Lenkanlagen wirken;
 - 2.4.2. Typ 2 zwangsläufig zusammen mit der Einrichtung zum Abschalten des Fahrzeugmotors auf die Lenkanlage wirken;
 - 2.4.3. Typ 3 vorgespannt sein und zusammen mit der Einrichtung zum Abschalten des Fahrzeugmotors auf die Lenkanlage wirken;
 - 2.4.4. Typ 4 zwangsläufig auf die Kraftübertragung wirken;
- 2.5. „Lenkanlage“ der Lenker, der Lenkkopf einschließlich zusätzlicher Verkleidungen und alle anderen Teile, die die Wirksamkeit der Sicherungseinrichtung unmittelbar beeinflussen;
- 2.6. „Schließmöglichkeit“ eine der eigens für diesen Zweck entwickelten und hergestellten Varianten eines Verriegelungssystems, durch die dieses System bei entsprechender Betätigung wirksam werden kann;
- 2.7. „Schlüssel“ jede Einrichtung, die so beschaffen ist, daß nur mit dieser Einrichtung ein Verriegelungssystem betätigt werden kann.

3. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

- 3.1. Zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Kleinkrafträdern sind entsprechend den Bestimmungen dieser Richtlinie mit einer Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung auszurüsten. Ist eine Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung an einem Kleinkraftrad angebracht, muß sie den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.
- 3.2. Die Sicherungseinrichtung muß so beschaffen sein, daß
 - 3.2.1. sie zum Lenken, Führen oder Vorwärtsfahren des Fahrzeugs außer Betrieb gesetzt werden muß;
 - 3.2.2. sie bei Sicherungseinrichtungen des Typs 4 außer Betrieb gesetzt werden muß, um die Kraftübertragung freizugeben. Wird diese Sicherungseinrichtung durch die Betätigungseinrichtung der Feststellbremsanlage in Funktion gesetzt, so muß sie in Verbindung mit der Einrichtung wirken, die den Motor abstellt;
 - 3.2.3. der Schlüssel nur dann abgezogen werden kann, wenn sich der Bolzen in der Verriegelungsstellung oder der Entriegelungsstellung befindet. Jede Zwischenstellung des Schlüssels, bei der die Gefahr besteht, daß der Bolzen auch bei steckendem Schlüssel der Sicherungseinrichtung später einrastet, muß ausgeschlossen sein.

- 3.3. Die Vorschriften unter Punkt 3.2 müssen bei einer einzigen Betätigung eines Schlüssels erfüllt werden.
 - 3.4. Die Sicherungseinrichtung nach Punkt 3.1 und die Fahrzeugteile, auf die sie wirkt, müssen so beschaffen sein, daß man die Einrichtung nicht schnell und unauffällig öffnen, unwirksam machen oder zerstören kann, z. B. mit leicht erhältlichen, billigen und gut zu verbergenden Werkzeugen, Geräten oder Gegenständen.
 - 3.5. Die Sicherungseinrichtung muß Teil der Grundausstattung des Fahrzeugs sein (d. h. der Fahrzeughersteller hat sie vor dem ersten Verkauf anzubringen). Das Schloß muß fest in die Sicherungseinrichtung eingebaut sein. (Kann das Schloß mit Hilfe des Schlüssels und nach Entfernen der Abdeckung oder einer anderen Haltereinrichtung abgezogen werden, so ist dies zulässig.)
 - 3.6. Der Verriegelungsmechanismus muß mindestens 1 000 verschiedene Schließmöglichkeiten oder eine Anzahl umfassen, die der Gesamtzahl der pro Jahr hergestellten Fahrzeuge entspricht, wenn diese weniger als 1 000 beträgt. Für denselben Fahrzeugtyp muß die Verwendungshäufigkeit jeder Schließmöglichkeit ungefähr im Verhältnis 1 zu 1 000 stehen.
 - 3.7. Der Code von Schlüssel und Schloß darf nicht sichtbar sein.
 - 3.8. Das Schloß muß so beschaffen, hergestellt und eingebaut sein, daß ein Drehen des in der Verriegelungsstellung befindlichen Schließzylinders bei einem Drehmoment von weniger als 0,245 daNm nur mit dem passenden Schlüssel möglich ist und daß
 - 3.8.1. bei Schließzylindern mit Stiftzuhaltungen nicht mehr als zwei gleiche, in derselben Richtung wirkende Zuhaltungen nebeneinander liegen und nicht mehr als 60 % gleiche Zuhaltungen vorhanden sind,
 - 3.8.2. bei Schließzylindern mit Blättchenzuhaltungen nicht mehr als zwei gleiche, in derselben Richtung wirkende Zuhaltungen nebeneinander liegen und nicht mehr als 50 % gleiche Zuhaltungen vorhanden sind.
 - 3.9. Die Sicherungseinrichtungen müssen so beschaffen sein, daß während der Fahrt mit laufendem Motor kein unbeabsichtigtes Blockieren auftreten kann, das insbesondere die Verkehrssicherheit gefährdet.
 - 3.10. In der Verriegelungsstellung muß die Sicherungseinrichtung des Typs 1, 2 oder 3 einem in beiden Richtungen unter statischen Bedingungen auf die Achse der Lenkwelle aufgebrauchten Drehmoment von 20 daNm standhalten, ohne daß die Lenkanlage so beschädigt wird, daß die Verkehrssicherheit gefährdet ist.
 - 3.11. Die Sicherungseinrichtung des Typs 1, 2 oder 3 muß so beschaffen sein, daß die Lenkanlage nur verriegelt werden kann, wenn der Einschlagwinkel nach rechts und/oder links mindestens 20 ° beträgt.
 - 3.12. In der Verriegelungsstellung muß die Sicherheitseinrichtung des Typs 4 bei dem höchsten Drehmoment des Antriebsmotors die Drehung des angetriebenen Rades verhindern.
4. BESONDERE VORSCHRIFTEN
- 4.1. Neben den allgemeinen Vorschriften unter Punkt 3 muß die Sicherungseinrichtung den nachstehend genannten besonderen Vorschriften entsprechen:
 - 4.1.1. Bei Sicherungseinrichtungen des Typs 1 oder 2 darf das Schloß nur durch eine einzige Bewegung des Schlüssels verriegelt werden können, wobei sich die Lenkanlage nach Punkt 2.5 in der Stellung befinden muß, in der der Bolzen in den entsprechenden Schlitz einrasten kann.
 - 4.1.2. Bei Sicherungseinrichtungen des Typs 3 darf der Bolzen nur durch einen vom Benutzer des Fahrzeugs ausgeführten besonderen Betätigungsvorgang, der in Verbindung mit der Drehung des Schlüssels oder zusätzlich erfolgt, vorgespannt werden können. Ist der Bolzen vorgespannt, so darf der Schlüssel nur unter den in den Punkten 3.2.3 genannten Bedingungen abgezogen werden können.
 - 4.2. Bei Sicherungseinrichtungen des Typs 2 und 3 darf der Bolzen nicht einrasten, wenn sich die Einrichtung in einer Stellung befindet, die das Anlassen des Fahrzeugmotors ermöglicht.
 - 4.3. Sicherungseinrichtungen des Typs 3 dürfen nicht unwirksam gemacht werden können, wenn sie wirkungsbereit sind.
 - 4.4. Nach 2 500 Ver- und Entriegelungsvorgängen in jeder Richtung bei der Prüfung nach Anhang II muß eine Sicherungseinrichtung des Typs 3 noch einwandfrei funktionieren und insbesondere weiterhin den Vorschriften nach den Punkten 3.8, 3.9, 3.10 und 4.3 entsprechen.

ANHANG II

VERSCHLEISSPRÜFUNG FÜR SICHERUNGSEINRICHTUNGEN DES TYP 3

1. PRÜFEINRICHTUNG
 - 1.1. Zu der Prüfeinrichtung gehören:
 - 1.1.1. eine Vorrichtung, die ein Muster einer vollständigen Lenkanlage einer Sicherungseinrichtung nach Punkt 2.4 des Anhangs I aufnehmen kann,
 - 1.1.2. eine Einrichtung zum Ver- und Entriegeln der Sicherungseinrichtung mit Hilfe des Schlüssels,
 - 1.1.3. eine Einrichtung, mit der die Lenkwelle relativ zur Sicherungseinrichtung gedreht werden kann.
2. PRÜFVERFAHREN
 - 2.1. Ein Muster der vollständigen Lenkanlage mit der Sicherungseinrichtung ist an der Vorrichtung nach Punkt 1.1.1 zu befestigen.
 - 2.2. Ein Prüfzyklus umfaßt folgende Vorgänge:
 - 2.2.1. Ausgangsstellung:

Die Sicherungseinrichtung ist zu entriegeln und die Lenkwelle in eine Stellung zu drehen, in der ein Einrasten der Sicherungseinrichtung nicht möglich ist.
 - 2.2.2. Wirkungsbereitschaft:

Die Sicherungseinrichtung ist mit Hilfe des Schlüssels von der Entriegelungsstellung in die Verriegelungsstellung zu bringen.
 - 2.2.3. Verriegelung:

Die Lenkwelle ist so zu drehen, daß das aufgebrachte Drehmoment zum Zeitpunkt des Einrastens der Sicherungseinrichtung $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$ beträgt.
 - 2.2.4. Entriegelung:

Die Sicherungseinrichtung ist auf normalem Wege zu entriegeln, wobei das Drehmoment zur Erleichterung des Entriegelungsvorgangs auf Null zu bringen ist.
 - 2.2.5. Rückstellung:

Die Lenkwelle ist in eine Stellung zu drehen, in der ein Einrasten der Sicherungseinrichtung nicht möglich ist.
 - 2.2.6. Drehung in entgegengesetzter Richtung:

Die in den Punkten 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 und 2.2.5 beschriebenen Vorgänge sind zu wiederholen, jedoch in entgegengesetzter Drehrichtung der Lenkwelle.
 - 2.2.7. Die Zeitdauer zwischen zwei aufeinanderfolgenden Einrastvorgängen der Einrichtung muß mindestens 10 Sekunden betragen.
 - 2.3. Die Verschleißprüfung ist so oft zu wiederholen, wie es in Punkt 4.4 des Anhangs I angegeben ist.

ANHANG III

Anlage 1

Beschreibungsbogen in bezug auf die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

(dem Antrag auf Bauartgenehmigung beizufügen, wenn dieser unabhängig von dem Antrag auf Betriebserlaubnis des Fahrzeugs eingereicht wird)

Laufende Nr. (vom Antragsteller zugeteilt):

Dem Antrag auf Bauartgenehmigung für die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen sind die Angaben zu folgenden Nummern des Anhangs II unter dem Buchstaben A der Richtlinie 92/61/EWG beizufügen:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 bis 0.6
- 9.4.1
- 9.4.2, und bei einer Einrichtung
 - des Typs 1: 6.1 und 6.1.1
 - des Typs 2 oder 3: 3.2.5 bis 3.2.6.2, 6.1 und 6.1.1
 - des Typs 4: 4.1 bis 4.4.2

Anlage 2

Name der Behörde

Bauartgenehmigungsbogen betreffend die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

MUSTER

Protokoll Nr. des technischen Dienstes vom

Nr. der Bauartgenehmigung: Nr. der Erweiterung:

1. Fabrik- oder Handelsmarke des Fahrzeugs:
2. Fahrzeugtyp:
3. Name und Anschrift des Herstellers:
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers:
5. Fahrzeug zur Prüfung vorgeführt am:
6. Die Bauartgenehmigung wird erteilt/verweigert ⁽¹⁾.
7. Ort:
8. Datum:
9. Unterschrift:

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

RICHTLINIE 93/34/EWG DES RATES

vom 14. Juni 1993

über vorgeschriebene Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

gestützt auf die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁽¹⁾,

auf Vorschlag der Kommission⁽²⁾,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽³⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr gewährleistet ist. Es müssen die hierfür erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.

In den einzelnen Mitgliedstaaten müssen zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer vorgeschriebenen Angaben bestimmte technische Merkmale aufweisen, die in zwingenden Vorschriften festgelegt sind, welche von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden sind. Durch diese Unterschiede wird der Warenverkehr in der Europäischen Gemeinschaft behindert.

Diese Hemmnisse für die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes lassen sich beseitigen, wenn alle Mitgliedstaaten anstelle ihrer nationalen Bestimmungen gleiche Vorschriften erlassen.

Die Einführung harmonisierter Vorschriften für die vorgeschriebenen Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen ist notwendig, damit auf alle diese Fahrzeugtypen die Betriebserlaubnis- und Bauartgenehmigungsverfahren gemäß der Richtlinie 92/61/EWG angewendet werden können.

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

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 72.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 293 vom 9. 11. 1992, S. 43.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 337 vom 21. 12. 1992, S. 103, und ABl. Nr. C 176 vom 28. 6. 1993.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 73 vom 15. 3. 1993, S. 22.

Diese Richtlinie steht dem nicht entgegen, daß einige Mitgliedstaaten bezüglich der vorgeschriebenen Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen ohne Diskriminierung verbindliche Sondervorschriften im Hinblick auf die Anwendung der Verkehrsregeln beibehalten, sofern diese spezifischen Erfordernisse die Benutzung der Fahrzeuge betreffen und keine baulichen Veränderungen implizieren, welche der gemeinschaftlichen Betriebserlaubnis für diesen Fahrzeugtyp entgegenstehen könnten —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für die vorgeschriebenen Angaben an allen Fahrzeugtypen im Sinne von Artikel 1 der Richtlinie 92/61/EWG.

Artikel 2

Das Verfahren zur Erteilung der Bauartgenehmigung in bezug auf die vorgeschriebenen Angaben an einem zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyp sowie die Bedingungen für den freien Warenverkehr dieser Fahrzeuge sind in den Kapiteln II bzw. III der Richtlinie 92/61/EWG festgelegt.

Artikel 3

Die zur Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt erforderlichen Änderungen werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG⁽⁵⁾ beschlossen.

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, spätestens am 14. Dezember 1994. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Ab dem in Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt dürfen die Mitgliedstaaten die erstmalige Inbetriebnahme von Fahr-

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG (ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 1).

zeugen, die dieser Richtlinie entsprechen, nicht aus Gründen untersagen, die sich auf die vorgeschriebenen Angaben beziehen.

Sie wenden die in Unterabsatz 1 genannten Vorschriften ab 14. Juni 1995 an.

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

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 14. Juni 1993.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. TRØJBORG

ANHANG

VORSCHRIFTEN FÜR DIE VORGESCHRIEBENEN ANGABEN AN ZWEIRÄDRIGEN ODER DREIRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN

1. ALLGEMEINES

- 1.1. Jedes Fahrzeug muß mit einem Schild und mit Angaben nach Maßgabe der folgenden Nummern versehen sein. Dieses Schild und diese Angaben sind vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten anzubringen.

2. FABRIKSCHILD

- 2.1. Ein Fabrikschild gemäß dem in Anlage 1 aufgeführten Muster ist an einer leicht zugänglichen Stelle fest an einem Fahrzeugteil anzubringen, das im Laufe der Verwendung des Fahrzeugs normalerweise nicht ersetzt zu werden braucht. Das Schild muß gut lesbar sein und dauerhaft mit nachstehenden Angaben in der angegebenen Reihenfolge versehen sein:

- 2.1.1. Name des Herstellers;
- 2.1.2. Betriebserlaubniszeichen gemäß Artikel 8 der Richtlinie 92/61/EWG über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge;
- 2.1.3. Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- 2.1.4. Standgeräusch: ... dB(A) bei ... min⁻¹.
- 2.2. Das Betriebserlaubniszeichen gemäß Punkt 2.1.2, das Standgeräusch und die Anzahl der Umdrehungen pro Minute gemäß Punkt 2.1.4 werden bei der Bauartgenehmigung bezüglich der vorgeschriebenen Angaben nicht aufgeführt. Diese Angaben sind jedoch an jedem Fahrzeug anzubringen, das in Übereinstimmung mit dem Kraftfahrzeugtyp gebaut wird, für den eine Betriebserlaubnis erteilt wurde.
- 2.3. Der Hersteller kann unter oder neben diesen vorgeschriebenen Angaben, jedoch außerhalb des deutlich gekennzeichneten Rechtecks, in dem sich ausschließlich die unter den Punkten 2.1.1 bis 2.1.4 genannten Angaben befinden dürfen (siehe Anlage 1), zusätzliche Angaben anbringen.

3. FAHRZEUG-IDENTIFIZIERUNGSNUMMER

Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer besteht aus einer aufgegliederten Kombination von Zeichen, die jedem Fahrzeug durch den Hersteller zugewiesen wird. Sie soll es ermöglichen, daß jedes Fahrzeug — ohne daß andere Angaben herangezogen werden müssen — in einem Zeitraum von 30 Jahren einwandfrei über den Hersteller identifiziert werden kann.

Für die Identifizierungsnummer gelten folgende Vorschriften:

- 3.1. Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer ist auf dem Fabrikschild und darüber hinaus mit Hilfe eines geeigneten Verfahrens (z. B. durch Schlagen oder Eindrücken), mit dem ein Auslöschen oder eine Veränderung der Nummer vermieden wird, auf dem Fahrgestell oder dem Rahmen an einer leicht zugänglichen Stelle auf der rechten Hälfte des Fahrzeugs anzubringen.
- 3.1.1. Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer muß aus drei Gruppen bestehen:
- 3.1.1.1. Die erste Gruppe besteht aus einem dem Fahrzeughersteller zu dessen Identifizierung zugeordneten Code. Dieser Code besteht aus drei Zeichen (Buchstaben oder Ziffern), die durch die zuständigen Behörden des Landes, in dem der Hersteller seinen Geschäftssitz hat, in Übereinstimmung mit der für die Internationale Organisation für Normung (ISO) tätigen internationalen Agentur vergeben wird. Das erste Zeichen bezeichnet eine geographische Zone, das zweite Zeichen ein Land innerhalb dieser Zone und das dritte Zeichen einen bestimmten Hersteller. Wenn der Hersteller jährlich weniger als 500 Fahrzeuge herstellt, ist das dritte Zeichen immer eine „9“. Zur Identifizierung eines solchen Herstellers vergibt die obengenannte Behörde auch das dritte, vierte und fünfte Zeichen der dritten Gruppe der Identifizierungsnummer.

- 3.1.1.2 Die zweite Gruppe besteht aus sechs Zeichen (Buchstaben oder Ziffern), die die allgemeinen Fahrzeugmerkmale angeben (Typ, Modell, Version), wobei jede der drei Merkmale in Form von zwei Zeichen angegeben 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.
- 3.1.1.3 Die dritte Gruppe besteht aus acht Zeichen, von denen die letzten vier Ziffern sein müssen; diese Gruppe muß in Verbindung mit den beiden anderen Gruppen eindeutige Identifizierung eines bestimmten Fahrzeugs ermöglichen. An allen ungenutzten Stellen ist eine Null einzusetzen, damit die vorgeschriebene Gesamtstellenzahl erreicht wird.
- 3.1.2. Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer ist — soweit dies möglich ist — in einer Zeile anzugeben. In technisch begründeten Ausnahmefällen ist auch eine zweizeilige Darstellung möglich. In diesem Fall ist jedoch eine Trennung innerhalb der einzelnen Gruppen nicht erlaubt.
- Jede Zeile muß am Anfang und am Ende durch ein Symbol begrenzt werden, das weder eine arabische Ziffer noch ein lateinischer Großbuchstabe ist und auch nicht mit einem solchen Zeichen verwechselt werden kann. Von dieser Bestimmung kann abgewichen werden, wenn die Nummer auf dem Fabrikschild in einer Zeile angegeben wird. Das genannte Symbol kann auch zwischen den drei Gruppen (Punkt 3.1.1) eingefügt werden.
- Zwischen den Zeichen dürfen keine Zwischenräume sein.

4. ZEICHEN

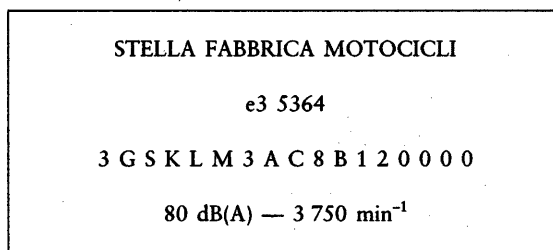
- 4.1. Für alle Angaben gemäß den Punkten 2 und 3 müssen lateinische Buchstaben und arabische Ziffern verwendet werden. Für die Angaben gemäß den Punkten 2.1.1, 2.1.3 und 3 sind jedoch lateinische Großbuchstaben zu verwenden.
- 4.2. Bei der Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer
- 4.2.1. ist die Verwendung der Buchstaben I, O und Q sowie von Bindestrichen, Sternchen und anderen Sonderzeichen nicht zulässig;
- 4.2.2. müssen die Buchstaben und Ziffern folgende Mindesthöhe aufweisen:
- 4.2.2.1. 4 mm bei Zeichen, die direkt auf dem Fahrgestell, dem Rahmen oder einem ähnlichen Fahrzeugteil angebracht sind;
- 4.2.2.2. 3 mm bei Zeichen, die auf dem Fabrikschild angegeben sind.

Anlage 1

Beispiel für ein Fabrikschild

Das nachstehende Beispiel bedeutet weder, daß diese Angaben tatsächlich auf dem Fabrikschild stehen müssen, noch dient es als Vorgabe im Hinblick auf die Größe des Schildes selbst, der Zahlen und der Buchstaben; es wird nur zur Orientierung gegeben.

Die zusätzlichen Angaben gemäß Punkt 2.3 können unter oder neben den vorgeschriebenen Angaben im unten dargestellten Rechteck hinzugefügt werden.

*Zeichenerklärung:*

Im oben angegebenen Beispiel ist das betreffende Fahrzeug von „STELLA FABBRICA MOTOCICLI“ hergestellt worden; dieser Hersteller ist in Italien (e3) unter der Nummer 5364 zugelassen.

Die Identifizierungsnummer (3GSKLM3AC8B120000) hat folgende Bedeutung:

- erste Gruppe (3GS):
 - 3: geographische Zone (Europa),
 - G: Land innerhalb dieser Zone (Deutschland),
 - S: Hersteller (Stella Fabbrica Motocicli);
- zweite Gruppe (KLM3AC):
 - KL: Fahrzeugtyp,
 - M3: Modell (Karosserie des Fahrzeugs),
 - AC: Version (Motor des Fahrzeugs);
- dritte Gruppe (8B120000):
 - 8B12: Identifizierung des Fahrzeugs in Verbindung mit den beiden anderen Gruppen der Identifizierungsnummer,
 - 0000: nicht genutzte Stellen, die mit Nullen ausgefüllt werden, um die vorgeschriebene Gesamtstellenzahl zu erreichen.

Das Standgeräusch beträgt 80 dB(A) bei 3 750 min⁻¹.

Anlage 2

Beschreibungsbogen in bezug auf die vorgeschriebenen Angaben an einem zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyp

(dem Antrag auf Bauartgenehmigung beizufügen, wenn dieser unabhängig vom Antrag auf Betriebserlaubnis eingereicht wird)

Laufende Nr. (vom Antragsteller zu vergeben):

Der Antrag auf Bauartgenehmigung in bezug auf die vorgeschriebenen Angaben an einem zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyp sind die Angaben zu folgenden Punkten des Anhangs II Buchstabe A der Richtlinie 92/61/EWG beizufügen:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 bis 0.6
- 9.3.1 bis 9.3.3

Anlage 3

Angabe der Behörde

Bauartgenehmigungsbogen betreffend die vorgeschriebenen Angaben an einem zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyp

MUSTER

Protokoll Nr. des technischen Dienstes vom

Nr. der Bauartgenehmigung: 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 vorgestellt am:
6. Die Bauartgenehmigung wird erteilt/verweigert ⁽¹⁾.
7. Ort:
8. Datum:
9. Unterschrift:

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.