

# Amtsblatt

## der Europäischen Gemeinschaften

Ausgabe  
in deutscher Sprache

### Rechtsvorschriften

---

Inhalt

I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

- ★ **Richtlinie 2000/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über den Geschwindigkeitsmesser von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge** ..... 1
- ★ **Richtlinie 2000/8/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern** ..... 7
- ★ **Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr** ..... 21

## I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

**RICHTLINIE 2000/7/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 20. März 2000****über den Geschwindigkeitsmesser von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission<sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>(2)</sup>,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags<sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Sicherheit des Straßenverkehrs ist eines der grundlegenden Ziele der Gemeinschaft, das – aus Gründen der Vorbeugung und um insbesondere Jugendliche zu korrektem Fahrverhalten im Straßenverkehr zu erziehen – die Kontrolle und die Beobachtung der Fahrgeschwindigkeit mit Hilfe eines Geschwindigkeitsmessers erfordert.
- (2) Es erscheint geboten, die technischen Rechtsvorschriften in bezug auf die Straßenverkehrssicherheit in kohärenter Weise in Form von „Richtlinien-Paketen“ anzunehmen, wodurch der Beitrag der Europäischen Union zur Straßenverkehrssicherheit für die Bürger deutlicher sichtbar würde.
- (3) Zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge müssen in den einzelnen Mitgliedstaaten hinsichtlich des Geschwindigkeitsmessers bestimmte technische Merkmale aufweisen, die in bindenden, von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlichen Anforderungen festgelegt sind. Durch diese Unterschiede wird der Handel innerhalb der Gemeinschaft behindert.
- (4) Die dem Funktionieren des Binnenmarkts entgegenstehenden Hindernisse können dadurch beseitigt werden, daß alle Mitgliedstaaten anstelle ihrer bestehenden Vorschriften und Regelungen die gleichen Anforderungen vorschreiben.

- (5) Bei dieser Richtlinie handelt es sich um eine weitere der Einzelrichtlinien, die gemäß Artikel 4 der Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge<sup>(4)</sup> eingehalten werden müssen.
- (6) Einheitliche Anforderungen für den Geschwindigkeitsmesser von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen sind notwendig, damit für jeden Typ dieser Fahrzeuge Bauartgenehmigungs- und Betriebserlaubnisverfahren gemäß der Richtlinie 92/61/EWG eingeführt werden können.
- (7) Entsprechend den in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit kann das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahmen, nämlich die gemeinschaftsweite Bauartgenehmigung für den jeweiligen Fahrzeugtyp, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht vollständig erreicht werden. Es läßt sich aufgrund des Umfangs und der Wirkungen dieser Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene erreichen. Diese Richtlinie beschränkt sich auf das zur Erreichung dieses Ziels notwendige Mindestmaß und geht nicht darüber hinaus.
- (8) Zur Erleichterung des Zugangs zu Drittlandsmärkten ist es eindeutig erforderlich, für die Gleichwertigkeit zwischen den Vorschriften dieser Richtlinie und denen der Regelung Nr. 39 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (nachstehend „UN-ECE-Regelung Nr. 39“ genannt) zu sorgen.
- (9) Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen sich baldmöglichst dafür einsetzen, daß die UN-ECE-Regelung Nr. 39 an die Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie angepaßt wird.
- (10) Die Richtlinie 92/61/EWG sollte dementsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

- (1) Diese Richtlinie gilt für den Geschwindigkeitsmesser jedes Fahrzeugtyps im Sinne von Artikel 1 der Richtlinie 92/61/EWG.

<sup>(1)</sup> ABL C 212 vom 8.7.1998, S. 7.<sup>(2)</sup> ABL C 40 vom 15.2.1999, S. 1.<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 12. Januar 1999 (ABL C 104 vom 14.4.1999, S. 19), bestätigt am 27. Oktober 1999, Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 20. Mai 1999 (ABL C 232 vom 13.8.1999, S. 1) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 27. Oktober 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).<sup>(4)</sup> ABL L 225 vom 10.8.1992, S. 72. Richtlinie geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

(2) Alle in den Geltungsbereich der Richtlinie 92/61/EWG fallenden Fahrzeuge müssen mit einem Geschwindigkeitsmesser gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie ausgerüstet sein.

#### Artikel 2

Die Verfahren für die Erteilung der Bauartgenehmigung für den Geschwindigkeitsmesser eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyps sowie die Bedingungen für den freien Verkehr dieser Fahrzeuge entsprechen den jeweils in den Kapiteln II und III der Richtlinie 92/61/EWG festgelegten Verfahren.

#### Artikel 3

Gemäß Artikel 11 der Richtlinie 92/61/EWG wird die Gleichwertigkeit der Vorschriften dieser Richtlinie mit denjenigen der UN-ECE-Regelung Nr. 39 in der letzten von der Gemeinschaft angenommenen Fassung anerkannt werden.

Die die Bauartgenehmigung erteilenden Behörden der Mitgliedstaaten akzeptieren die nach den Vorschriften der UN-ECE-Regelung Nr. 39 für den Anwendungsbereich dieser Regelung erteilten Bauartgenehmigungen und Bauartgenehmigungszeichen anstelle der entsprechenden, nach den Vorschriften dieser Richtlinie erteilten Bauartgenehmigungen und Bauartgenehmigungszeichen.

#### Artikel 4

Änderungen, die notwendig sind, um Änderungen der UN-ECE-Regelung Nr. 39 zu berücksichtigen und um den Anhang an den technischen Fortschritt anzupassen, werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger<sup>(1)</sup> erlassen.

#### Artikel 5

Die Richtlinie 92/61/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Anhang I wird die Benennung der Rubrik 45 „Geschwindigkeitsanzeiger und Kilometerzähler bei Krafträdern und dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen“ durch „Geschwindigkeitsmesser“ und die Angabe „Ü“ durch die Angabe „ER“ ersetzt.
2. Anhang II Teil A wird wie folgt geändert:
  - a) Unter der Nummer 4.7 wird die Bezeichnung „Geschwindigkeitsmesser und Kilometerzähler: ja/nein<sup>(1)</sup>“ durch das Wort „Geschwindigkeitsmesser“ ersetzt.
  - b) Folgende Nummern werden eingefügt:
    - „4.7.3. Fotos und/oder Zeichnungen des vollständigen Systems
    - 4.7.4. Angezeigter Geschwindigkeitsbereich

- 4.7.5. Meßwerttoleranz des Geschwindigkeitsmessers
- 4.7.6. Gerätekonstante des Geschwindigkeitsmessers
- 4.7.7. Funktionsweise und Beschreibung des Antriebsmechanismus
- 4.7.8. Gesamtübersetzungsverhältnis des Antriebsmechanismus“.

3. In Anhang III Teil B wird die Benennung der Rubrik 10.12 „Geschwindigkeitsanzeiger und Kilometerzähler für Krafträder und dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge“ durch die Benennung „Geschwindigkeitsmesser“ und die Angabe „Ü“ durch die Angabe „ER“ ersetzt.

#### Artikel 6

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab 1. Januar 2001 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

- (3) Ab 1. Januar 2001 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Geschwindigkeitsmesser beziehen, die erstmalige Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen, nicht mehr verbieten.

- (4) Die Mitgliedstaaten wenden die in Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Vorschriften ab 1. Juli 2001 an; für Kleinkrafträder gelten diese Anforderungen ab 1. Januar 2002.

#### Artikel 7

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

#### Artikel 8

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 20. März 2000.

Für das Europäische Parlament

Die Präsidentin

N. FONTAINE

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. GAMA

<sup>(1)</sup> ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/91/EG (AbI. L 11 vom 16.1.1999, S. 25).

## ANHANG

**1. Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- 1.1. „Fahrzeugtyp in bezug auf den Geschwindigkeitsmesser“ Fahrzeuge, die untereinander keine wesentlichen Unterschiede aufweisen, vor allem hinsichtlich folgender Punkte:
  - 1.1.1. Größenbezeichnung der aus der Normalausstattung ausgewählten Reifen;
  - 1.1.2. Geamtübersetzungsverhältnis einschließlich des eventuell vorhandenen Anleichgetriebes im Verhältnis zum Geschwindigkeitsmesser;
  - 1.1.3. Typ des Geschwindigkeitsmessers, definiert durch:
    - 1.1.3.1. die Meßwerttoleranz des Geschwindigkeitsmessers,
    - 1.1.3.2. die Gerätekonstante des Geschwindigkeitsmessers,
    - 1.1.3.3. den Anzeigenbereich;
- 1.2. „normale Reifenausstattung“ den (die) Reifentyp(en), der (die) vom Hersteller für den betreffenden Fahrzeugtyp vorgesehen und auf dem im Anhang II der Richtlinie 92/61/EWG angeführten Beschreibungsbogen angegeben ist (sind);

Winterreifen gelten nicht als normale Reifenausstattung;
- 1.3. „Reifendruck im Betriebszustand“ den vom Fahrzeughersteller angegebenen Fülldruck in kaltem Zustand, erhöht um 0,2 bar;
- 1.4. „Geschwindigkeitsmesser“ denjenigen Teil der Geschwindigkeitsmeßeinrichtung, der dem Fahrer die jeweilige Geschwindigkeit des Fahrzeugs anzeigt;
  - 1.4.1. „Meßwerttoleranz des Geschwindigkeitsmessers“ die Genauigkeit des Geschwindigkeitsmessers selbst, ausgedrückt als oberer und unterer Grenzwert für die Geschwindigkeitsanzeige bei verschiedenen Geschwindigkeiten;
  - 1.4.2. „Gerätekonstante des Geschwindigkeitsmessers“ die Beziehung zwischen Umdrehungen bzw. Impulsen je Minute am Eingang des Geräts und einer bestimmten angezeigten Geschwindigkeit;
- 1.5. „Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand“ die in Anhang II Fußnote (d) Nummer 2 der Richtlinie 92/61/EWG definierte Masse.

**2. Anforderungen**

- 2.1. Die Anzeige des Geschwindigkeitsmessers muß sich im direkten Sichtfeld des Fahrers befinden, und der Anzeigewert muß sowohl bei Tag als auch bei Nacht deutlich lesbar sein. Der Anzeigebereich muß so groß sein, daß er die vom Fahrzeughersteller angegebene Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugtyps enthält.
- 2.2. Umfaßt der Geschwindigkeitsmesser anstelle einer numerischen Anzeige eine Skala, so muß diese deutlich unterteilt sein.
  - 2.2.1. Bei den für Krafträder oder für dreirädrige Kraftfahrzeuge bestimmten Geschwindigkeitsmessern muß die Skala mit Teilstrichen für 1, 2, 5 oder 10 km/h versehen sein. Die Geschwindigkeitswerte sind wie folgt anzugeben:
    - 2.2.1.1. Überschreitet der höchste Wert auf der Skala 200 km/h nicht, so sind die angezeigten numerischen Geschwindigkeitswerte in Intervallen von höchstens 20 km/h anzugeben.
    - 2.2.1.2. Überschreitet der höchste Wert auf der Strecke 200 km/h, so sind die angezeigten numerischen Geschwindigkeitswerte in Intervallen von höchstens 30 km/h anzugeben.
  - 2.2.2. Bei den für Kleinkrafträder bestimmten Geschwindigkeitsmessern muß die Skala eine Höchstgeschwindigkeit von höchstens 80 km/h anzeigen, wobei die Teilstriche Intervalle von 1, 2, 5 oder 10 km/h anzeigen müssen und die angezeigten Geschwindigkeitswerte in Intervallen von höchstens 10 km/h anzugeben sind.

Darüber hinaus muß die Skala den Geschwindigkeitswert 45 km/h (oder 25 km/h bei Kleinkrafträdern mit geringer Motorleistung) deutlich anzeigen.

- 2.2.3. Bei Fahrzeugen, die für den Verkauf in einem Mitgliedstaat bestimmt sind, der Maßeinheiten des Imperial-Standard-Systems verwendet, muß der Geschwindigkeitsmesser auch in mph (Meilen pro Stunde) unterteilt sein, wobei die Teilstriche Intervalle von 1, 2, 5 oder 10 mph anzeigen müssen. Die angezeigten numerischen Geschwindigkeitswerte müssen in Intervallen von höchstens 20 mph angezeigt werden, die entweder bei 10 mph oder bei 20 mph beginnen müssen.
- 2.2.4. Die Intervalle der angegebenen numerischen Geschwindigkeitswerte brauchen nicht gleichmäßig zu sein.
- 2.3. Die Genauigkeit des Geschwindigkeitsmessers ist nach folgendem Verfahren zu kontrollieren:
- 2.3.1. Das Fahrzeug ist mit einem Reifentypen der Normalausstattung gemäß Abschnitt 1.2 auszurüsten. Die Prüfung ist für jeden für den Einbau durch den Hersteller vorgesehenen Typ von Geschwindigkeitsmessern durchzuführen.
- 2.3.2. Die Last an der den Geschwindigkeitsmesser antreibenden Radachse muß der Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand entsprechen.
- 2.3.3. Die Bezugstemperatur am Geschwindigkeitsmesser beträgt  $296 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$ .
- 2.3.4. Bei jeder Prüfung muß der Reifendruck dem in Abschnitt 1.3 definierten Reifendruck im Betriebszustand entsprechen.
- 2.3.5. Das Fahrzeug ist bei folgenden Geschwindigkeiten zu prüfen:

Vom Hersteller angegebene Höchstgeschwindigkeit ( $V_{\max}$ ) (km/h)	Prüfgeschwindigkeit (km/h)
$V_{\max} \leq 45$	80 % von $V_{\max}$
$45 < V_{\max} \leq 100$	40 und 80 % von $V_{\max}$ (wenn die entsprechende Prüfgeschwindigkeit $\geq 55$ )
$100 < V_{\max} \leq 150$	40, 80 und 80 % von $V_{\max}$ (wenn die entsprechende Prüfgeschwindigkeit $\geq 100$ )
$150 < V_{\max}$	40, 80 und 120

- 2.3.6. Die Fehlertoleranz des zur Messung der tatsächlichen Geschwindigkeit des Fahrzeugs verwendeten Kontrollgeräts darf nicht größer sein als  $\pm 0,5\%$ .
- 2.3.6.1. Wird die Prüfung auf einer Prüfstrecke durchgeführt, so muß diese eine ebene, trockene und ausreichend griffige Oberfläche aufweisen.
- 2.3.6.2. Wird für die Prüfung ein Rollenprüfstand verwendet, so muß der Durchmesser der Rollen mindestens 2 m betragen. Bei den für Kleinkrafträder bestimmten Geschwindigkeitsmessern kann die Prüfung auch mit Rollen mit einem Durchmesser von mindestens 400 mm durchgeführt werden.
- 2.3.7. Die angezeigte Geschwindigkeit darf nie unter der tatsächlichen Geschwindigkeit liegen. Bei den in Abschnitt 2.3.5 angegebenen Prüfwerten sowie zwischen diesen Werten muß zwischen der von dem Geschwindigkeitsmesser angezeigten Geschwindigkeit  $V_1$  und der tatsächlichen Geschwindigkeit  $V_2$  folgende Beziehung bestehen:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 \cdot V_2 + 4 \text{ km/h.}$$

### 3. Übereinstimmung der Produktion

- 3.1. Die Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion erfolgt gemäß den Bestimmungen des Anhangs VI der Richtlinie 92/61/EWG.
- 3.2. Es wird davon ausgegangen, daß die Produktion mit den Vorschriften dieser Richtlinie übereinstimmt, wenn unter den Bedingungen der Abschnitte 2.3.1 bis 2.3.6 zwischen der von dem Geschwindigkeitsmesser angezeigten Geschwindigkeit  $V_1$  und der tatsächlichen Geschwindigkeit  $V_2$  die folgende Beziehung besteht:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 \cdot V_2 + 4 \text{ km/h für Kleinkrafträder}$$

und

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 \cdot V_2 + 8 \text{ km/h für Krafträder und dreirädrige Kraftfahrzeuge.}$$

*Anlage 1***BESCHREIBUNGSBOGEN****betreffend den Geschwindigkeitsmesser eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyps**

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

Laufende Nummer (vom Antragsteller zugeteilt)

Der Antrag auf Erteilung der Bauartgenehmigung für den Geschwindigkeitsmesser eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyps muß die Angaben zu folgenden Nummern von Anhang II Teil A der Richtlinie 92/61/EWG enthalten:

0.1

0.2

0.5

0.6

2.1

2.1.1

4.7 bis 4.7.8

5.2

5.2.2

\_\_\_\_\_

## Anlage 2

**BAUARTGENEHMIGUNGSBESCHEINIGUNG****betreffend den Geschwindigkeitsmesser eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyps**

## MUSTER

Angabe der zuständigen Behörde
--------------------------------

Bericht Nr. .... des technischen Dienstes ..... vom.....

Bauartgenehmigungsnummer: ..... Nummer der Erweiterung: .....

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

---

<sup>(1)</sup> Nichtzutreffendes streichen.

## RICHTLINIE 2000/8/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 20. März 2000

### zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

nach dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Bei der Richtlinie 70/221/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern <sup>(4)</sup> handelt es sich um eine der Einzelrichtlinien des Typgenehmigungsverfahrens, das durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(5)</sup> eingeführt wurde. Daher finden die in der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Vorschriften und Begriffsbestimmungen für Fahrzeuge, Fahrzeugsysteme, Bauteile und selbständige technische Einheiten auch auf die Richtlinie 70/221/EWG Anwendung. Artikel 1 der Richtlinie 70/221/EWG muß an die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG angepaßt werden.

(2) In Anbetracht des technischen Fortschritts empfiehlt es sich, die Richtlinie 70/221/EWG an die technischen Vorschriften der Regelung Nr. 34 „Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Verhütung von Bränden“ der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa anzupassen; dies gilt insbesondere für die Vorschriften für Kraftstoffbehälter aus Kunststoff.

<sup>(1)</sup> ABl. C 164 vom 29.5.1998, S. 16.

<sup>(2)</sup> ABl. C 407 vom 28.12.1998, S. 58.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 1999 (AbI. C 150 vom 28.5.1999, S. 168), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 12. Juli 1999 (AbI. C 249 vom 1.9.1999, S. 25) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 27. Oktober 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 23. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/19/EG der Kommission (AbI. L 125 vom 16.5.1997, S. 1).

<sup>(5)</sup> ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/91/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 11 vom 16.1.1999, S. 25).

(3) Wenn Kraftstoff (insbesondere Diesel) versehentlich auf die Straße gelangt, so stellt dies ein erhebliches Risiko für die Fahrer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen sowie für Radfahrer dar.

(4) Gasförmige Kraftstoffe gewinnen insbesondere aus Gründen des Umweltschutzes für den Antrieb von Kraftfahrzeugen zunehmend an Bedeutung. Die Richtlinie 70/221/EWG sollte daher künftig auch Vorschriften für Behälter für nichtflüssige Kraftstoffe enthalten. Daher sollten der Titel und der Geltungsbereich der Richtlinie 70/221/EWG entsprechend geändert werden. Technische Vorschriften für Behälter für gasförmige Kraftstoffe sollen durch spätere Änderungen jener Richtlinie eingeführt werden.

(5) Da es außerdem immer mehr zur gängigen Praxis wird, die Originalbehälter durch Behälter mit einem größeren Fassungsvermögen zu ersetzen oder zusätzliche Behälter ohne Typgenehmigung einzubauen, sollte so schnell wie möglich eine EG-Typgenehmigung für Behälter für flüssige und gasförmige Kraftstoffe als selbständige technische Einheiten vorgesehen werden, um ein hohes Betriebssicherheitsniveau der Fahrzeuge zu erhalten.

(6) Änderungen der Vorschriften für Kraftstoffbehälter müssen vom Europäischen Parlament und vom Rat erlassen werden. Künftig sollten Änderungen, die zur Anpassung der technischen Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG in bezug auf Kraftstoffbehälter an den technischen Fortschritt erforderlich sind, nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG erlassen werden.

(7) Die Änderungen der vorliegenden Richtlinie beziehen sich lediglich auf Kraftstoffbehälter aus Kunststoff. Daher ist es nicht erforderlich, bestehende, nach der Richtlinie 74/60/EWG <sup>(6)</sup> erteilte Typgenehmigungen außer Kraft zu setzen und den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen mit unter diese Typgenehmigungen fallenden Metallbehältern für flüssigen Kraftstoff zu verhindern.

(8) Angesichts des Umfangs und der Auswirkungen der in dem betreffenden Sektor vorgeschlagenen Aktion sind die in dieser Richtlinie vorgesehenen Gemeinschaftsmaßnahmen nicht nur notwendig, sondern unerlässlich, um

<sup>(6)</sup> ABl. L 38 vom 11.2.1974, S. 2. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 78/632/EWG (AbI. L 206 vom 29.7.1978, S. 26).



das gesteckte Ziel einer EG-Typengenehmigung für Fahrzeuge zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können dieses Ziel einzeln nicht voll verwirklichen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Richtlinie 70/221/EWG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kraftstoffbehälter und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern“.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck ‚Fahrzeuge‘ Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.“

3. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten dürfen aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für ein Fahrzeug nicht verweigern, wenn das Fahrzeug die Anforderungen dieser Richtlinie für Kraftstoffbehälter erfüllt.“

4. Artikel 2a Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten dürfen aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeugs weder verweigern noch verbieten, wenn das Fahrzeug die Anforderungen dieser Richtlinie für Kraftstoffbehälter erfüllt.“

5. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Änderungen, die zur Anpassung der Vorschriften der Anhänge an den technischen Fortschritt erforderlich sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG erlassen.“

6. Das Verzeichnis der Anhänge und Anhang I der Richtlinie 70/221/EWG werden entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

#### Artikel 2

(1) Ab dem 3. Mai 2001 erkennen die Mitgliedstaaten für die Anwendung des Artikels 4 Absatz 1 und des Artikels 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG die Übereinstimmung mit den Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG in der Fassung dieser Richtlinie an.

(2) Ab dem 3. Mai 2002 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, für einen neuen Fahrzeugtyp

— die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht mehr erteilen und

— die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,

wenn die Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG in der Fassung dieser Richtlinie nicht erfüllt sind.

(3) Ab dem 3. Mai 2003

— betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, die gemäß der Richtlinie 70/156/EWG für Neufahrzeuge ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie und

— können die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind, verweigern, es sei denn, es werden die Bestimmungen von Artikel 8 Absatz 2 jener Richtlinie geltend gemacht,

wenn die Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG in der Fassung dieser Richtlinie nicht erfüllt sind.

(4) Durch diese Richtlinie werden weder Typgenehmigungen, die für Fahrzeuge mit Metallbehältern für flüssigen Kraftstoff bereits erteilt wurden, außer Kraft gesetzt noch Erweiterungen solcher Typgenehmigungen nach den Bestimmungen der Richtlinie, nach der sie ursprünglich erteilt wurden, verhindert.

#### Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie vor dem 3. Mai 2001 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

*Artikel 5*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

*Artikel 4*

Geschehen zu Brüssel am 20. März 2000.

*Für das Europäische Parlament*

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

*Der Präsident*

N. FONTAINE

J. GAMA

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

---

## ANHANG

**ÄNDERUNGEN DES VERZEICHNISSES DER ANHÄNGE UND DES ANHANGS I DER RICHTLINIE 70/221/EWG****Verzeichnis der Anhänge**

Die Angaben für Anhang I lauten wie folgt:

- „Anhang I: Behälter für flüssigen Kraftstoff  
Anlage 1: Prüfung der Feuerbeständigkeit  
Anlage 2: Abmessungen und technische Daten der Schamottesteine  
Anlage 3: Beschreibungsbogen  
Anlage 4: EG-Typgenehmigungsbogen“

**Anhang I**

Anhang I erhält folgende Fassung:

„ANHANG I

**BEHÄLTER FÜR FLÜSSIGEN KRAFTSTOFF**

- 1 GELTUNGSBEREICH
- 1.1 Dieser Anhang gilt für Fahrzeuge, auf die die Richtlinie 70/156/EWG Anwendung findet.
- 2 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN
- Im Sinne dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck
- 2.1 ‚Fahrzeugtyp in bezug auf die Kraftstoffbehälter‘ Fahrzeuge, die sich in folgenden Merkmalen nicht wesentlich voneinander unterscheiden:
- 2.1.1 Struktur, Form, Abmessungen und Werkstoffe (Metall/Kunststoff) des Kraftstoffbehälters bzw. der Kraftstoffbehälter;
- 2.1.2 in Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> <sup>(1)</sup> Lage des Kraftstoffbehälters bzw. der Kraftstoffbehälter, soweit sie sich in bezug auf die Anforderungen von Abschnitt 5.10 dieses Anhangs nachteilig auswirkt;
- 2.2 ‚Insassenraum‘ Raum zur Unterbringung der Insassen, der begrenzt wird durch Dach, Boden, Seitenwände, Türen, äußere Verglasung, Stirnwand und hintere Querwand;
- 2.3 ‚Leermasse‘ die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand entsprechend der Begriffsbestimmung in Anhang I Abschnitt 2.6 der Richtlinie 70/156/EWG;
- 2.4 ‚Kraftstoffbehälter‘ Behälter zur Aufnahme des flüssigen Kraftstoffs gemäß Abschnitt 2.6, der hauptsächlich zum Antrieb des Fahrzeugs verwendet wird, ausgenommen Ausrüstungsteile (Einfüllstutzen (wenn dieser ein gesondertes Bauteil ist), Einfüllöffnung, Verschuß, Füllstandsmesser, Motorzuleitungen, Druckausgleichsleitungen usw.);
- 2.5 ‚Fassungsvermögen‘ das vom Hersteller angegebene Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters;
- 2.6 ‚flüssiger Kraftstoff‘ Kraftstoff, der unter normalen Umgebungsbedingungen flüssig ist.

<sup>(1)</sup> Entsprechend der Begriffsbestimmung in Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.

- 3 ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG
- 3.1 Der Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG für einen Fahrzeugtyp in bezug auf die Kraftstoffbehälter ist vom Hersteller zu stellen.
- 3.2 Ein Muster des Beschreibungsbogens ist in der Anlage 3 enthalten.
- 3.3 Dem für die Durchführung der Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst sind vorzuführen:
- 3.3.1 ein für den zu genehmigenden Fahrzeugtyp repräsentatives Fahrzeug oder die Fahrzeugteile, die der technische Dienst für die Typgenehmigungsprüfungen für erforderlich hält;
- 3.3.2 bei Fahrzeugen, die mit einem Kraftstoffbehälter aus Kunststoff ausgerüstet sind: sieben zusätzliche Kraftstoffbehälter mit den dazugehörigen Ausrüstungsteilen;
- 3.3.3 bei Fahrzeugen, die mit einem Kraftstoffbehälter aus einem anderen Werkstoff ausgerüstet sind: zwei zusätzliche Kraftstoffbehälter mit den dazugehörigen Ausrüstungsteilen.
- 4 ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG
- 4.1 Sind die entsprechenden Anforderungen erfüllt, wird die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 3 und gegebenenfalls Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt.
- 4.2 Ein Muster des EG-Typgenehmigungsbogens ist in der Anlage 4 enthalten.
- 4.3 Jedem genehmigten Fahrzeugtyp wird eine Typgenehmigungsnummer gemäß Anhang VII der Richtlinie 70/156/EWG zugeteilt. Ein und derselbe Mitgliedstaat darf die gleiche Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp zuteilen.
- 5 VORSCHRIFTEN
- 5.1 Kraftstoffbehälter müssen korrosionsfest hergestellt sein.
- 5.2 Kraftstoffbehälter müssen, wenn sie mit allen normalerweise vorhandenen Ausrüstungsteilen ausgestattet sind, die gemäß Abschnitt 6.1 vorgenommenen Dichtheitsprüfungen bei doppeltem Betriebsüberdruck, mindestens jedoch bei einem Überdruck von 0,3 bar, bestehen.
- Bei Kraftstoffbehältern aus Kunststoff gilt diese Anforderung als erfüllt, wenn die Kraftstoffbehälter der in Abschnitt 6.3.2 beschriebenen Prüfung mit Erfolg unterzogen worden sind.
- 5.3 Jeglicher Überdruck oder Druck, der den Betriebsdruck übersteigt, muß durch geeignete Vorrichtungen (Entlüftungsöffnungen, Sicherheitsventile usw.) automatisch ausgeglichen werden.
- 5.4 Be- und Entlüftungsöffnungen sind so auszulegen, daß jegliches Brandrisiko vermieden wird. Insbesondere darf beim Befüllen des Kraftstoffbehälters bzw. der Kraftstoffbehälter austretender Kraftstoff nicht auf die Auspuffanlage gelangen können. Er muß auf den Boden geleitet werden.
- 5.5 Der bzw. die Kraftstoffbehälter dürfen weder im Insassenraum oder in einem mit diesem zusammenhängenden Raum liegen noch eine Abschlußfläche (Boden, Seitenwand, Trennwand) dieser Räume bilden.
- 5.6 Zwischen dem Insassenraum und dem Kraftstoffbehälter bzw. den Kraftstoffbehältern muß eine Trennwand vorhanden sein. Diese Trennwand darf Öffnungen (z.B. zur Aufnahme von Kabeln) besitzen, sofern diese Öffnungen so angeordnet sind, daß unter normalen Einsatzbedingungen kein Kraftstoff ungehindert vom Kraftstoffbehälter bzw. von den Kraftstoffbehältern in den Insassenraum oder einen mit diesem zusammenhängenden Raum fließen kann.
- 5.7 Alle Kraftstoffbehälter sind sicher zu befestigen und so anzubringen, daß gewährleistet ist, daß Kraftstoff, der aus dem Kraftstoffbehälter oder den dazugehörigen Ausrüstungsteilen entweicht, unter normalen Einsatzbedingungen auf den Boden und nicht in den Innenraum abfließt.

- 5.8 Die Einfüllöffnung darf sich nicht im Insassenraum, im Gepäckraum oder im Motorraum befinden.
- 5.9 Wenn das Fahrzeug unter voraussehbaren Bedingungen betrieben wird, darf Kraftstoff weder durch den Kraftstoffbehälterverschluß noch durch die zum Ausgleich von Überdruck vorgesehenen Vorrichtungen entweichen. Bei einem Überschlag des Fahrzeugs ist ein Austropfen jedoch zulässig, sofern der Verlust nicht größer als 30 g/min ist; die Einhaltung dieser Anforderung muß durch die Prüfung gemäß Abschnitt 6.2 nachgewiesen werden.
- 5.9.1 Der Kraftstoffbehälterverschluß muß am Einfüllstutzen befestigt sein: Die Dichtung muß sicher in ihrer Position gehalten werden, und der Verschluß muß in Schließstellung fest gegen die Dichtung und den Einfüllstutzen drücken.
- 5.9.1.1 Die Anforderungen des Abschnitts 5.9.1 gelten als eingehalten, wenn das Fahrzeug die Vorschriften von Anhang I Abschnitt 5.1.3 der Richtlinie 70/220/EWG<sup>(1)</sup> erfüllt, sofern die im dritten Gedankenstrich dieses Abschnitts aufgelisteten Beispiele nicht für Fahrzeuge anderer Klassen als der Klasse M<sub>1</sub> oder N<sub>1</sub> gelten.
- 5.10 Kraftstoffbehälter müssen so eingebaut sein, daß sie vor den Auswirkungen eines Aufpralls auf die Front- oder Heckpartie des Fahrzeugs geschützt sind; in der Nähe von Kraftstoffbehältern dürfen keine vorspringenden Teile, scharfe Kanten usw. vorhanden sein.
- 5.11 Der Kraftstoffbehälter und der Einfüllstutzen müssen so konzipiert und in das Fahrzeug eingebaut sein, daß es auf ihrer gesamten Oberfläche nicht zu einer elektrostatischen Aufladung kommt. Erforderlichenfalls ist mittels eines geeigneten Leiters für eine Ableitung in die Metallstruktur des Fahrgestells oder eine andere größere Metallmasse zu sorgen.
- 5.12 Kraftstoffbehälter aus Kunststoff müssen darüber hinaus nach dem in Abschnitt 6.3 festgelegten besonderen Verfahren geprüft werden.

## 6 PRÜFUNGEN

### 6.1 **Hydraulische Prüfung**

Der Kraftstoffbehälter ist einer internen hydraulischen Prüfung zu unterziehen, die an einer nicht im Fahrzeug eingebauten Baugruppe mit allen dazugehörigen Ausrüstungsteilen durchzuführen ist. Der Kraftstoffbehälter ist vollständig mit einer nicht brennbaren Flüssigkeit (z.B. mit Wasser) zu füllen. Nachdem jede Verbindung nach außen unterbrochen worden ist, wird der Druck über die Verbindungsleitung, durch die der Kraftstoff dem Motor zugeführt wird, allmählich auf einen Wert erhöht, der dem doppelten Betriebsdruck, mindestens jedoch einen Überdruck von 0,3 bar entspricht, und eine Minute lang aufrechterhalten. Während dieser Zeit dürfen in der Wandung des Behälters keine Risse oder Leckstellen entstehen; eine bleibende Verformung ist jedoch zulässig.

### 6.2 **Kipp-Prüfung**

- 6.2.1 Der Kraftstoffbehälter wird mit allen dazugehörigen Ausrüstungsteilen entsprechend seinem Einbau in das Fahrzeug, für das der Kraftstoffbehälter bestimmt ist, auf einer Prüfvorrichtung befestigt; dies gilt auch für Vorrichtungen zum Überdruckausgleich.
- 6.2.2 Die Prüfvorrichtung muß um eine Achse, die parallel zur Fahrzeuglängsachse verläuft, drehbar gelagert sein.
- 6.2.3 Die Prüfung wird an einem Kraftstoffbehälter durchgeführt, der einmal zu 90 % und einmal zu 30 % seines Fassungsvermögens mit einer nicht brennbaren Flüssigkeit gefüllt wird, deren Dichte und Viskosität den entsprechenden Werten von normalerweise verwendetem Kraftstoff ähnlich sind (dazu kann Wasser verwendet werden).
- 6.2.4 Der Kraftstoffbehälter wird aus seiner Ausgangsstellung um 90° nach rechts gedreht. Der Kraftstoffbehälter wird mindestens fünf Minuten lang in dieser Stellung gehalten.

Danach wird der Kraftstoffbehälter um weitere 90° in derselben Richtung gedreht. Der Kraftstoffbehälter wird in dieser Stellung, in der er vollständig umgekippt ist, mindestens weitere fünf Minuten lang gehalten.

Der Kraftstoffbehälter wird dann in seine Ausgangsstellung zurückgedreht. Die Prüfliquidität, die nicht aus dem Belüftungssystem in den Kraftstoffbehälter zurückgelaufen ist, ist gegebenenfalls zu entfernen und nachzufüllen.

Der Kraftstoffbehälter wird dann um 90° in die entgegengesetzte Richtung gedreht und mindestens fünf Minuten lang in dieser Stellung gehalten.

<sup>(1)</sup> ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1.

Der Kraftstoffbehälter wird dann um weitere 90° in derselben Richtung gedreht. Daraufhin wird er in dieser Stellung, in der er vollständig umgekippt ist, mindestens fünf Minuten lang gehalten. Danach wird der Kraftstoffbehälter in seine Ausgangsstellung zurückgedreht.

### 6.3 **Zusätzliche Prüfungen an Kraftstoffbehältern aus Kunststoff**

#### 6.3.1 *Aufprallbeständigkeit*

6.3.1.1 Der Kraftstoffbehälter ist bis zu seinem Fassungsvermögen mit einem Wasser-Glykol-Gemisch oder mit einer anderen Flüssigkeit zu füllen, die einen niedrigen Gefrierpunkt hat und die Eigenschaften des Behälterwerkstoffs nicht verändert. Danach wird der Behälter einer Durchdringungsprüfung unterzogen.

6.3.1.2 Bei dieser Prüfung muß die Temperatur des Behälters  $233\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $-40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ) betragen.

6.3.1.3 Für die Prüfung ist ein Pendelschlagprüfgerät zu verwenden. Der Schlagkörper muß aus Stahl sein und die Form einer Pyramide mit den Seitenflächen eines gleichseitigen Dreiecks und einer quadratischen Grundfläche haben; dabei sind die Spitze und die Kanten mit einem Radius von 3 mm abgerundet. Das Stoßzentrum des Pendels muß mit dem Schwerpunkt der Pyramide zusammenfallen; sein Abstand von der Drehachse des Pendels muß 1 m betragen. Die Gesamtmasse des Pendels muß 15 kg betragen. Die Energie des Pendels im Zeitpunkt des Aufpralls muß mindestens 30 Nm betragen und diesem Wert möglichst genau entsprechen.

6.3.1.4 Die Prüfungen sind an den Stellen des Behälters vorzunehmen, die bei einem Frontal- oder Heckaufprall als beschädigungsgefährdet gelten. Als beschädigungsgefährdet gelten die Stellen, die aufgrund der Form des Behälters und/oder der Art des Einbaus im Fahrzeug am meisten hervorstehen oder am schwächsten sind. Die von der Prüfstelle ausgewählten Stellen sind im Prüfbericht anzugeben.

6.3.1.5 Während der Prüfung muß der Behälter durch die Befestigungen, die auf der Seite bzw. den Seiten gegenüber der Aufprallseite liegen, in seiner Lage gehalten werden. Durch die Prüfung dürfen keine Leckstellen entstehen.

6.3.1.6 Nach Wahl des Herstellers dürfen alle Aufprallprüfungen an ein und demselben Behälter oder jede Prüfung an einem anderen Behälter durchgeführt werden.

#### 6.3.2 *Mechanische Festigkeit*

Der Behälter ist unter den Bedingungen nach Abschnitt 6.1 auf Dichtheit und Formsteifigkeit zu prüfen. Der Behälter wird mit allen dazugehörigen Ausrüstungsteilen entsprechend seinem Einbau in das Fahrzeug, für das der Kraftstoffbehälter bestimmt ist, auf einer Prüfvorrichtung befestigt. Als Prüflüssigkeit ist Wasser mit einer Temperatur von  $326\text{ K}$  ( $53\text{ °C}$ ) zu verwenden; der Behälter wird bis zu seinem Fassungsvermögen gefüllt. Der Behälter ist einem Überdruck im Innern in Höhe des doppelten Betriebsdrucks, mindesten jedoch einem Überdruck von 0,3 bar, bei einer Temperatur von  $326\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $53\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ) fünf Stunden lang auszusetzen. Während der Prüfung dürfen am Behälter und an den dazugehörigen Ausrüstungsteilen keine Risse oder Leckstellen entstehen; eine bleibende Verformung ist jedoch zulässig.

#### 6.3.3 *Kraftstoffdurchlässigkeit*

6.3.3.1 Der für die Durchlässigkeitsprüfung verwendete Kraftstoff muß entweder der Bezugskraftstoff gemäß Anhang VIII der Richtlinie 70/220/EWG oder ein handelsüblicher Superkraftstoff sein. Ist der Kraftstoffbehälter lediglich für den Einbau in Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor ausgelegt, wird er mit Dieselmotorkraftstoff gefüllt.

6.3.3.2 Vor der Prüfung ist der Behälter zu 50 % seines Fassungsvermögens mit Prüfkraftstoff zu füllen und — ohne daß er verschlossen wird — bei einer Umgebungstemperatur von  $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ) zu lagern, bis der Masseverlust pro Zeiteinheit konstant ist.

6.3.3.3 Der Behälter ist danach zu leeren und wieder zu 50 % seines Fassungsvermögens mit Prüfkraftstoff zu füllen; danach ist der Behälter hermetisch zu verschließen und bei einer Umgebungstemperatur von  $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ) zu lagern. Der Druck ist zu regeln, sobald der Behälterinhalt die Prüftemperatur erreicht hat. Während der sich anschließenden Prüfdauer von acht Wochen ist der Masseverlust infolge Diffusion während der Prüfdauer zu bestimmen. Der maximale zulässige durchschnittliche Kraftstoffverlust beträgt 20 g je 24 Stunden Prüfzeit.

6.3.3.4 Übersteigt der Diffusionsverlust den in Abschnitt 6.3.3.3 genannten Wert, ist die dort beschriebene Prüfung an demselben Behälter zu wiederholen, um den Diffusionsverlust bei  $296\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $23\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ), sonst aber gleichen Bedingungen, zu bestimmen. Der so ermittelte Verlust darf 10 g je 24 Stunden nicht übersteigen.

#### 6.3.4 Kraftstoffbeständigkeit

Nach der Prüfung gemäß Abschnitt 6.3.3 muß der Behälter weiterhin die Anforderungen der Abschnitte 6.3.1 und 6.3.2 erfüllen.

#### 6.3.5 Feuerbeständigkeit

Der Behälter ist den folgenden Prüfungen zu unterziehen:

6.3.5.1 Der Behälter ist — befestigt wie am Fahrzeug — zwei Minuten lang den Flammen auszusetzen. Dabei darf kein flüssiger Kraftstoff aus dem Behälter austreten.

6.3.5.2 Es sind drei Prüfungen an verschiedenen mit Kraftstoff gefüllten Behältern durchzuführen:

6.3.5.2.1 Ist der Kraftstoffbehälter für den Einbau in Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor oder Selbstzündungsmotor bestimmt, werden die drei Prüfungen an Kraftstoffbehältern durchgeführt, die mit Superkraftstoff gefüllt sind.

6.3.5.2.2 Ist der Kraftstoffbehälter nur zum Einbau in Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor bestimmt, werden die drei Prüfungen an den Kraftstoffbehältern durchgeführt, die mit Dieselmotorkraftstoff gefüllt sind.

6.3.5.2.3 Bei jeder Prüfung ist der Kraftstoffbehälter so in einer Prüfvorrichtung zu montieren, daß die tatsächlichen Einbaubedingungen soweit wie möglich simuliert werden. Die Art der Befestigung des Behälters in der Prüfvorrichtung muß den entsprechenden Vorschriften für das Fahrzeug entsprechen. Fahrzeugteile, die den Behälter und die dazugehörigen Ausrüstungsteile gegen Flammeneinwirkung schützen oder in irgendeiner Weise die Flammenausbreitung beeinflussen, sowie spezielle Teile am Behälter und Verschlussschrauben sind zu berücksichtigen. Alle Öffnungen sind während der Prüfung zu verschließen, die Entlüftungssysteme müssen jedoch betriebsfähig bleiben. Unmittelbar vor der Prüfung ist der Behälter mit dem angegebenen Kraftstoff zu 50 % seines Fassungsvermögens zu füllen.

6.3.5.3 Die Flammen, denen der Behälter ausgesetzt wird, sind durch Verbrennen von handelsüblichem Kraftstoff für Fremdzündungsmotoren (nachstehend „Kraftstoff“) in einer Schale zu erzeugen. Die Kraftstoffmenge in der Schale muß so bemessen sein, daß die Flamme unter freiem Brennverlauf während des gesamten Prüfverfahrens brennen kann.

6.3.5.4 Die Abmessungen der Schale sind so zu wählen, daß gewährleistet ist, daß auch die Seitenwände des Kraftstoffbehälters den Flammen ausgesetzt werden. Länge und Breite der Schale müssen deshalb die horizontale Projektion des Kraftstoffbehälters um mindestens 20 cm, höchstens jedoch 50 cm überschreiten. Die Seitenwände der Schale dürfen zu Beginn der Prüfung nicht mehr als 8 cm über den Kraftstoffspiegel hinausragen.

6.3.5.5 Die mit Kraftstoff gefüllte Schale ist so unter dem Kraftstoffbehälter anzuordnen, daß der Abstand zwischen dem Kraftstoffspiegel in der Schale und dem Behälterboden der konstruktiv festgelegten Höhe des Kraftstoffbehälters über der Straßenoberfläche bei Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand entspricht (siehe Abschnitt 2.3). Die Schale oder das Prüfgestell oder beide müssen frei beweglich sein.

6.3.5.6 Während der Phase C der Prüfung ist die Schale in einer Höhe von  $2 \text{ cm} \pm 1 \text{ cm}$  über dem Kraftstoffspiegel mit einem Feuerschirm zu überdecken. Der Schirm muß aus einem feuerfesten Werkstoff entsprechend den Vorschriften der Anlage 2 hergestellt sein. Zwischen den Schamottesteinen dürfen sich keine Lücken befinden; die Steine sind über der Schale mit dem Kraftstoff so anzuordnen, daß die Löcher in den Steinen nicht verdeckt werden. Länge und Breite des Rahmens müssen 2 – 4 cm kleiner als die Innenmaße der Schale sein, so daß zwischen Rahmen und Schalenwand ein Lüftungsspalt von 1 – 2 cm besteht.

6.3.5.7 Wird die Prüfung im Freien durchgeführt, ist ein ausreichender Windschutz vorzusehen; die Windgeschwindigkeit in Höhe der Schale mit dem Kraftstoff darf 2,5 km/h nicht überschreiten. Der Schirm ist vor der Prüfung auf  $308 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$  ( $35 \text{ °C} \pm 5 \text{ °C}$ ) zu erhitzen. Die Schamottesteine dürfen befeuchtet werden, um für jede nachfolgende Prüfung die gleichen Prüfbedingungen zu gewährleisten.

6.3.5.8 Die Prüfung umfaßt vier Phasen (siehe Anlage 1):

6.3.5.8.1 Phase A: Vorwärmen (Abbildung 1)

Der Kraftstoff in der Schale ist zu entzünden; dabei muß sich diese in einem Abstand von mindestens 3 m zu dem zu prüfenden Behälter befinden. Nach einer Vorwärmzeit von 60 Sekunden ist die Schale unter dem Behälter anzuordnen.

6.3.5.8.2 Phase B: Direkte Beflammung (Abbildung 2)

Der Behälter ist 60 Sekunden lang den Flammen des frei brennenden Kraftstoffes auszusetzen.

6.3.5.8.3 Phase C: Indirekte Beflammung (Abbildung 3)

Unmittelbar nach Abschluß der Phase B ist der Feuerschirm zwischen der brennenden Schale und dem Behälter anzuordnen. Der Behälter ist diesen reduzierten Flammen weitere 60 Sekunden lang auszusetzen.

6.3.5.8.4 Phase D: Beendigung der Prüfung (Abbildung 4)

Die brennende, mit dem Feuerschirm bedeckte Schale ist wieder in ihre Ausgangsstellung (Phase A) zu bringen. Brennt am Ende der Prüfung der Kraftstoffbehälter, so ist das Feuer unverzüglich zu löschen.

6.3.5.9 Die Ergebnisse der Prüfung werden als befriedigend angesehen, wenn kein flüssiger Kraftstoff aus dem Behälter austritt.

6.3.6 *Beständigkeit gegen hohe Temperaturen*

6.3.6.1 Die bei der Prüfung verwendete Befestigung des Kraftstoffbehälters in der Prüfvorrichtung muß — einschließlich der Arbeitsweise der Behälterentlüftung — der Anbringung des Behälters am Fahrzeug entsprechen.

6.3.6.2 Der zu 50 % seines Fassungsvermögens mit Wasser von 293 K (20 °C) gefüllte Behälter ist eine Stunde lang einer Umgebungstemperatur von 368 K  $\pm$  2 K (95 °C  $\pm$  2 °C) auszusetzen.

6.3.6.3 Die Ergebnisse der Prüfung werden als befriedigend angesehen, wenn nach der Prüfung der Behälter weder undicht ist noch wesentliche Verformungen aufweist.

6.3.7 *Aufschriften auf dem Kraftstoffbehälter*

6.3.7.1 Auf dem Kraftstoffbehälter ist die Fabrik- oder Handelsmarke anzubringen; sie muß dauerhaft und deutlich am Behälter lesbar sein, wenn dieser im Fahrzeug eingebaut ist.

7 ÄNDERUNGEN DER TYPGENEHMIGUNG

7.1 Bei Änderungen der gemäß dieser Richtlinie erteilten Typgenehmigung gelten die Bestimmungen von Artikel 5 der Richtlinie 70/156/EWG.

8 ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION

8.1 Es sind Maßnahmen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion gemäß Artikel 10 der Richtlinie 70/156/EWG zu treffen.

—————



Anlage 1

PRÜFUNG AUF FEUERBESTÄNDIGKEIT

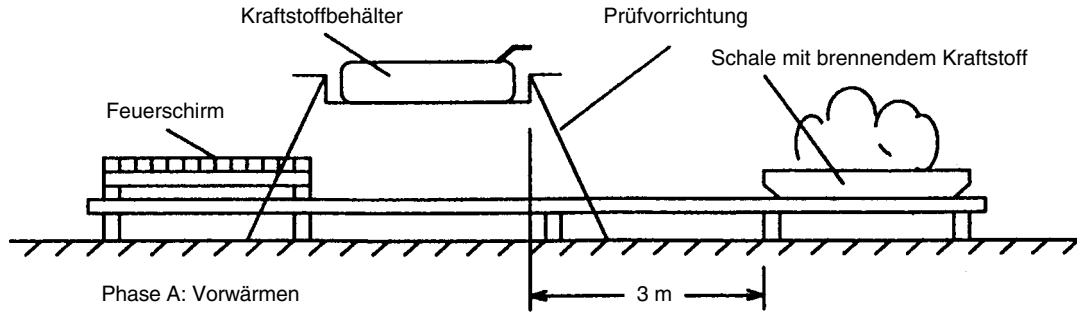


Abbildung 1

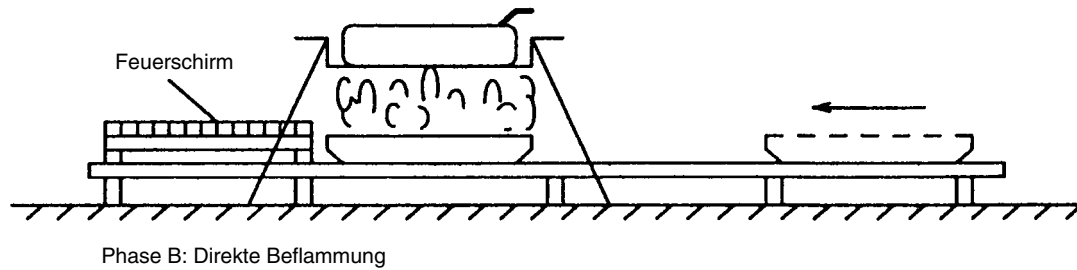


Abbildung 2

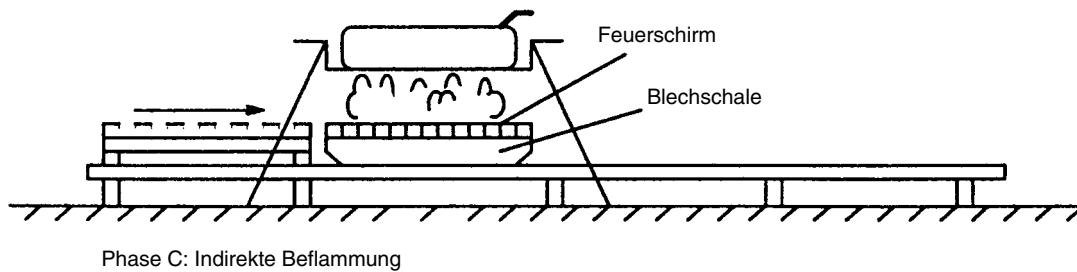


Abbildung 3

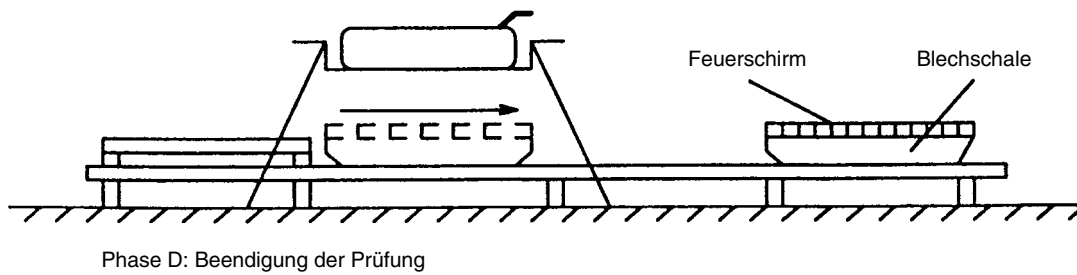
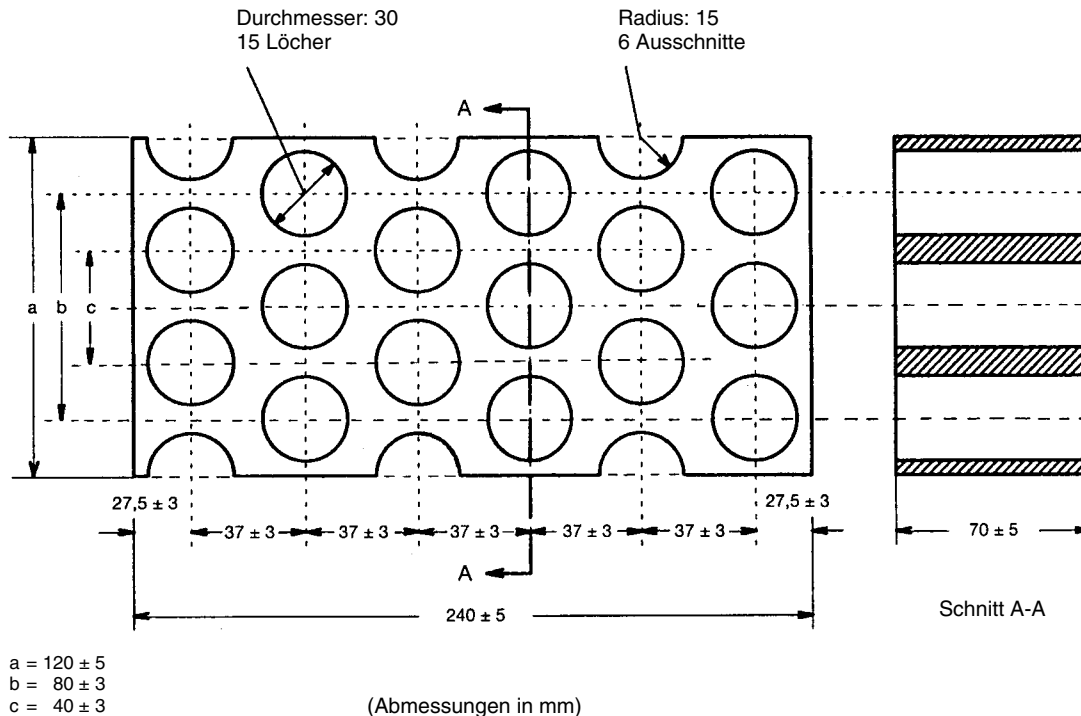


Abbildung 4

## Anlage 2

## ABMESSUNGEN UND TECHNISCHE DATEN DER SCHAMOTTESTEINE



Feuerbeständigkeit (Seger-Kegel)	SK 30
Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub> -Gehalt	30–33 %
Relatives Porenvolumen (Po)	20–22 %
Dichte	1 900–2 000 kg/m <sup>3</sup>
Wirksame gelochte Fläche	44,18 %

## Anlage 3

**BESCHREIBUNGSBOGEN Nr. ...****gemäß Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (\*) betreffend die EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs  
in bezug auf die Behälter für flüssigen Kraftstoff***(Richtlinie 70/221/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/8/EG)*

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit dem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Liegen Zeichnungen bei, so müssen diese das Format A4 haben oder auf das Format A4 gefaltet sein. Liegen Fotografien bei, müssen diese hinreichende Einzelheiten enthalten.

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

- 0 ALLGEMEINES
- 0.1 Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):.....
- 0.2 Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en): .....
- 0.3 Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden <sup>(b)</sup>: .....
- 0.3.1 Anbringungsstelle dieser Merkmale: .....
- 0.4 Fahrzeugklasse <sup>(c)</sup>:.....
- 0.5 Name und Anschrift des Herstellers: .....
- 0.8 Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n): .....
- 1 ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS
- 1.1 Fotos und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs (nur bei unterschiedlichen Aufbauarten):  
.....
- 3 ANTRIEBSMASCHINE <sup>(d)</sup>
- 3.2.2 Kraftstoff: Diesel/Benzin/LPG/sonstige Kraftstoffarten <sup>(1)</sup>
- 3.2.3 Kraftstoffbehälter
- 3.2.3.1 Betriebskraftstoffbehälter
- 3.2.3.1.1 Anzahl, Fassungsvermögen, Material: .....
- 3.2.3.1.2 Zeichnung und technische Beschreibung des (der) Behälter(s) mit allen Verbindungen und Leitungen des Be- und Entlüftungssystems, Verschlüssen, Ventilen und Halterungen:.....
- 3.2.3.1.3 Zeichnung, aus der die Lage des (der) Behälter(s) im Fahrzeug klar hervorgeht:.....
- 3.2.3.2 Reservekraftstoffbehälter
- 3.2.3.2.1 Anzahl, Fassungsvermögen, Material:.....
- 3.2.3.2.2 Zeichnung und technische Beschreibung des (der) Behälter(s) mit allen Verbindungen und Leitungen des Be- und Entlüftungssystems, Verschlüssen, Ventilen und Halterungen:.....
- 3.2.3.2.3 Zeichnung, aus der die Lage des (der) Behälter(s) im Fahrzeug klar hervorgeht .....
- .....  
(Datum, Aktenzeichen)

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

(1) Nichtzutreffendes streichen.

Anlage 4

MUSTER

(Größtformat: A4 (210 × 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

Stempel der Behörde

Benachrichtigung über

- die Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- die Erweiterung der Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- die Verweigerung der Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- den Entzug der Typgenehmigung <sup>(1)</sup>

des Typs eines Fahrzeugs/Bauteils/seiner selbständigen technischen Einheit<sup>(1)</sup> in bezug auf die Richtlinie 70/221/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/8/EG:

Typgenehmigungsnummer: .....

Grund für die Erweiterung:.....

ABSCHNITT I

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

ABSCHNITT II

- 1 Zusätzliche Angaben (falls zutreffend) (siehe Nachtrag):
- 2 Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger technischer Dienst:.....
- 3 Datum des Prüfprotokolls: .....
- 4 Nummer des Prüfprotokolls: .....
- 5 Gegebenenfalls Bemerkungen (siehe Nachtrag):

- 6 Ort:.....
- 7 Datum:.....
- 8 Unterschrift: .....
- 9 Das Inhaltsverzeichnis der bei der Genehmigungsbehörde hinterlegten Beschreibungsunterlagen, die auf Antrag erhältlich sind, liegt bei.

(<sup>1</sup>) Nichtzutreffendes streichen.  
 (<sup>2</sup>) Enthalten die Merkmale zur Typidentifizierung Zeichen, die für die Beschreibung des Typs des Fahrzeugs, des Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, die Gegenstand dieses Typpergenehmigungsbogens sind, nicht relevant sind, werden diese Zeichen in den Unterlagen durch das Symbol „?“ dargestellt (z. B. ABC??123??).  
 (<sup>3</sup>) Gemäß Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.

Nachtrag zum EG-Typpergenehmigungsbogen Nr. ...

*betreffend die Typpergenehmigung eines Fahrzeugs in bezug auf die Richtlinie 70/221/EWG  
 (Kraftstoffbehälter), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/8/EG*

- 1 Zusätzliche Angaben:
- 1.1 Werkstoff: .....
- 1.2 Fassungsvermögen: .....
- 1.3 Anordnung: .....
- 1.4 Kraftstoff: Diesel/Benzin/sonstige Kraftstoffarten (<sup>1</sup>):
- 5 Bemerkungen: .....

(<sup>1</sup>) Nichtzutreffendes streichen.“

**RICHTLINIE 2000/9/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 20. März 2000****über Seilbahnen für den Personenverkehr**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 47 Absatz 2 und die Artikel 55 und 95,

auf Vorschlag der Kommission<sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags<sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Seilbahnen für den Personenverkehr (nachstehend „Seilbahnen“ genannt) werden geplant, gebaut, in Betrieb genommen und betrieben, um Personen zu befördern. Seilbahnen sind in erster Linie Verkehrsanlagen, die in Tourismusorten in Bergregionen eingesetzt werden und Standseilbahnen, Seilschwebbahnen, Kabinenbahnen, Sesselbahnen und Schleppaufzüge umfassen. Es kann sich aber auch um Seilbahnen handeln, die in städtischen Verkehrssystemen eingesetzt werden. Bestimmte Arten von Seilbahnen können auch auf völlig anderen Grundprinzipien beruhen, die sich nicht von vornherein ausschließen lassen. Daher muß es möglich sein, spezifische Anforderungen einzuführen, die den gleichen Sicherheitszielen Rechnung tragen, wie sie in dieser Richtlinie vorgesehen sind.
- (2) Der Betrieb von Seilbahnen ist insbesondere mit dem Tourismus, vor allem in Bergregionen, verbunden, der für die Wirtschaft der betroffenen Regionen eine wichtige Rolle spielt und für die Handelsbilanz der Mitgliedstaaten immer mehr an Bedeutung gewinnt. Andererseits gehört der Bereich Seilbahnen vom technischen Gesichtspunkt aus sowohl zur Investitionsgüterindustrie als auch zum Hoch- und Tiefbau.
- (3) Die Mitgliedstaaten sind für die Sicherheitsaufsicht über Seilbahnen während des Baus, der Inbetriebnahme und des Betriebs zuständig. Sie haben außerdem zusammen mit den zuständigen Stellen die Verantwortung im Hinblick auf die Bodenrechte, die Raumordnung und den

Umweltschutz. Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zeigen erhebliche Unterschiede hinsichtlich spezifischer Verfahren der nationalen Industrie sowie hinsichtlich regionaler Gepflogenheiten und Kenntnisse. Sie schreiben besondere Bemessungen und Vorrichtungen sowie spezielle Eigenschaften vor. Diese Situation zwingt die Hersteller, ihre Produkte für jeden Auftrag neu zu definieren, steht dem Angebot von Standardlösungen entgegen und wirkt sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit aus.

- (4) Die grundlegenden Anforderungen zum Schutz der Sicherheit und der Gesundheit müssen eingehalten werden, damit gewährleistet ist, daß Seilbahnen sicher sind. Diese Anforderungen müssen verantwortungsbewußt angewandt werden, um dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Herstellung sowie technischen und wirtschaftlichen Erfordernissen Rechnung zu tragen.
- (5) Seilbahnen können ferner grenzüberschreitend sein, und in diesen Fällen wird ihre Ausführung durch das Vorhandensein widersprüchlicher einzelstaatlicher Regelungen erschwert.
- (6) Es ist daher notwendig, für die gesamte Gemeinschaft grundlegende Anforderungen im Hinblick auf Sicherheit und Gesundheit von Personen, Umschweltschutz und Verbraucherschutz festzulegen, die für Anlagen, Teilsysteme und Sicherheitsbauteile gelten. Ohne solche grundlegenden Anforderungen würde die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften sowohl vom politischen als auch vom technischen Standpunkt aus unlösbare Probleme im Hinblick auf Auslegung und Haftung verursachen. Ebensowenig wird eine Normung ohne vorherige Festlegung von harmonisierten Grundanforderungen zur Lösung der sich stellenden Probleme beitragen können.
- (7) In den verschiedenen Mitgliedstaaten wird im allgemeinen die Verantwortung für die Zulassung der Seilbahnen einer Dienststelle der zuständigen Behörde übertragen. In bestimmten Fällen kann die Zulassung der Bauteile nicht von vornherein, sondern erst auf Antrag des Kunden erteilt werden. Ebenso kann die Überprüfung der Seilbahnen vor der Inbetriebnahme zur Ablehnung bestimmter Bauteile oder bestimmter technologischer Lösungen führen. Dies verursacht zusätzliche Kosten, verlängert die Lieferfristen und ist insbesondere für ausländische Hersteller von großem Nachteil. Andererseits sind Seilbahnen (auch während des Betriebs) Gegenstand einer strengen Überwachung von seiten der Behörden. Die Ursachen für schwere Unfälle können mit der Wahl des Standorts, dem eigentlichen Beförderungssystem, mit den Bauwerken oder mit der Art des Betriebs und der Wartung der Seilbahnen zusammenhängen.
- (8) Unter diesen Umständen hängt die Sicherheit der Seilbahnen in gleichem Maße von den Umgebungsbedin-

<sup>(1)</sup> ABl. C 70 vom 8.3.1994, S. 8, und ABl. C 22 vom 26.1.1996, S. 12.

<sup>(2)</sup> ABl. C 388 vom 31.12.1994, S. 26.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 6. April 1995 (AbI. C 109 vom 1.5.1995, S. 122), bestätigt am 27. Oktober 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 28. Juni 1999 (AbI. C 243 vom 27.8.1999, S. 1) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 27. Oktober 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluß des Rates vom 16. Dezember 1999.

gungen wie von den industriellen Bestandteilen und vom Zusammenbau und der Montage am Standort und ihrer Überwachung während des Betriebs ab. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, die Seilbahnen zur Bewertung des Sicherheitsstandards als Ganzes zu betrachten und auf Gemeinschaftsebene ein einheitliches Qualitätssicherungskonzept zu entwickeln. Um den Herstellern unter diesen Voraussetzungen die Überwindung ihrer derzeitigen Schwierigkeiten und den Benutzern die bestmögliche Nutzung der Seilbahnen zu ermöglichen und außerdem einen gleichen Entwicklungsstand in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten, ist es notwendig, einen Anforderungskatalog sowie Kontroll- und Überprüfungsverfahren zu definieren, die in allen Mitgliedstaaten einheitlich angewandt werden.

- (9) Für die benutzenden Personen, die aus allen Mitgliedstaaten, aber auch aus vielen Ländern außerhalb der Gemeinschaft kommen, muß ein zufriedenstellender Sicherheitsstandard gewährleistet sein. Diese Forderung macht die Festlegung von Verfahren und von Methoden zur Untersuchung, Kontrolle und Überprüfung notwendig. Dies führt zur Verwendung von genormten technischen Vorrichtungen, die in die Seilbahnen integriert werden müssen.
- (10) Falls dies aufgrund der Richtlinie 85/337/EWG des Rates<sup>(1)</sup> erforderlich ist, sind die Auswirkungen der Seilbahnen auf die Umwelt zu bewerten. Neben den in jener Richtlinie genannten Auswirkungen muß sowohl dem Umweltschutz als auch den Erfordernissen einer dauerhaften Entwicklung des Tourismus Rechnung getragen werden.
- (11) Seilbahnen können in den Anwendungsbereich der Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor<sup>(2)</sup> fallen.
- (12) Die technischen Spezifikationen müssen in den allgemeinen Unterlagen oder in den Vertragsunterlagen für jeden Auftrag enthalten sein. Diese technischen Spezifikationen müssen durch Bezugnahme auf europäische Spezifikationen — falls vorhanden — festgelegt werden.
- (13) Damit der Nachweis für die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen leichter erbracht werden kann, sind auf europäischer Ebene harmonisierte Normen hilfreich, bei deren Einhaltung davon ausgegangen werden kann, daß ein Produkt die grundlegenden Anforderungen erfüllt. Die harmonisierten europäischen Normen werden von privaten Organisationen ausgearbeitet und müssen fakultativ bleiben. Hierzu wurden das Europäische Komitee für Normung (CEN) und das Europäische Komitee für elektrotechnische Normung (Cenelec) als die Gremien benannt, die gemäß den am 13. November 1984 unterzeichneten allgemeinen Leitlinien für die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und diesen beiden Organisationen für die Festlegung harmonisierter Normen zuständig sind.
- (14) Im Sinne dieser Richtlinie ist eine harmonisierte Norm eine technische Spezifikation (europäische Norm oder Harmonisierungsdokument), die von einer dieser Organisationen oder beiden im Auftrag der Kommission gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft<sup>(3)</sup> sowie gemäß den vorstehend genannten allgemeinen Leitlinien festgelegt wird. In bezug auf die Normungsfragen ist es zweckmäßig, daß die Kommission von dem Ausschuß nach jener Richtlinie unterstützt wird. Der Ausschuß läßt sich, wenn erforderlich, durch technische Sachverständige beraten.
- (15) Nur wenn Sicherheitsbauteile oder Teilsysteme einer Anlage einer nationalen Norm in Umsetzung einer harmonisierten Norm, deren Fundstelle im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht worden ist, entsprechen, ist ohne besondere Nachweise Übereinstimmung mit den betreffenden grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie anzunehmen.
- (16) Falls keine europäischen Spezifikationen bestehen, sollten die technischen Spezifikationen nach Möglichkeit durch Bezugnahme auf andere in der Gemeinschaft gebräuchliche Normen festgelegt werden. Die Bauherren können die zusätzlichen Spezifikationen bestimmen, die zur Ergänzung der europäischen Spezifikationen oder der anderen Normen erforderlich sind. Die Bestimmungen müssen in allen Fällen die Erfüllung der auf Gemeinschaftsebene harmonisierten Anforderungen gewährleisten, denen Seilbahnen unterliegen.
- (17) Ferner ist das Interesse der Mitgliedstaaten an einem internationalen Normungssystem zu berücksichtigen, in dessen Rahmen Normen erstellt werden, die von den internationalen Handelspartnern tatsächlich angewandt werden und den Anforderungen der Gemeinschaftspolitik entsprechen.
- (18) In einzelnen Mitgliedstaaten können Bauherren derzeit in den allgemeinen Unterlagen oder in den Vertragsunterlagen für jeden einzelnen Auftrag die Verfahren zur Kontrolle und Überprüfung angeben. Künftig müssen sich diese Verfahren insbesondere im Hinblick auf Sicherheitsbauteile im Rahmen der Entschließung des Rates vom 21. Dezember 1989 zu einem Gesamtkonzept für die Konformitätsbewertung<sup>(4)</sup> halten. Der Begriff Sicherheitsbauteil umfaßt sowohl materielle als auch immaterielle Gegenstände wie beispielsweise Softwareprogramme. Konformitätsbewertungsverfahren für Sicherheitsbauteile müssen auf der Verwendung der Module beruhen, die Gegenstand des Beschlusses 93/465/EWG des Rates<sup>(5)</sup> sind. Für die Sicherheitsbauteile sind die Grundsätze und Bedingungen für die Qualitätssicherung während des Entwurfs zu definieren. Dieser Schritt ist notwendig, um die allgemeine Anwendung

<sup>(1)</sup> Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40), geändert durch die Richtlinie 97/11/EG (ABl. L 73 vom 14.3.1997, S. 5).

<sup>(2)</sup> ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 84. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/4/EG (ABl. L 101 vom 1.4.1998, S. 1).

<sup>(3)</sup> ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

<sup>(4)</sup> ABl. C 10 vom 16.1.1990, S. 1.

<sup>(5)</sup> Beschluß 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung (ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23).

- des Qualitätssicherungssystems in den Unternehmen zu begünstigen.
- (19) Im Rahmen der methodischen Sicherheitsanalyse der Seilbahnen sind diejenigen Bauteile zu bestimmen, von denen die Sicherheit der Seilbahnen abhängt.
- (20) In den Vertragsunterlagen legen die Bauherren — insbesondere für Sicherheitsbauteile — unter Verweis auf die europäischen Spezifikationen die Eigenschaften fest, die von den Herstellern vertragsgemäß zu gewährleisten sind. Damit ist die Konformität von Bauteilen grundsätzlich mit dem jeweiligen Einsatzbereich und nicht allein mit dem freien Verkehr der Bauteile auf dem Gemeinschaftsmarkt verknüpft.
- (21) Für Sicherheitsbauteile ist es angemessen, eine CE-Kennzeichnung vorzusehen, die entweder der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter anbringt. Die CE-Kennzeichnung besagt, daß dieses Sicherheitsbauteil den Bestimmungen dieser Richtlinie und anderer einschlägiger Gemeinschaftsrichtlinien, in denen eine CE-Kennzeichnung vorgesehen ist, entspricht.
- (22) Es ist nicht erforderlich, daß die CE-Kennzeichnung auf Teilsystemen angebracht wird, die den Bestimmungen dieser Richtlinie unterliegen, sondern es reicht aus, wenn aufgrund der Konformitätsbewertung, die entsprechend dem in dieser Richtlinie festgelegten Verfahren durchgeführt wird, die Konformitätserklärung ausgestellt wird. Dies gilt jedoch unbeschadet anderer Bestimmungen, wonach der Hersteller verpflichtet sein kann, die CE-Kennzeichnung auf bestimmten Teilsystemen anzubringen, um deren Konformität mit anderen sie betreffenden Gemeinschaftsvorschriften nachzuweisen.
- (23) Der Verantwortung der Mitgliedstaaten für Sicherheit und Gesundheitsschutz sowie anderen durch die grundlegenden Anforderungen abgedeckten Aspekte in ihrem Hoheitsgebiet muß durch eine Schutzklausel Rechnung getragen werden, in der angemessene gemeinschaftliche Verfahren festgelegt sind.
- (24) Es muß ein Verfahren für die Überprüfung der Teilsysteme einer Seilbahn vor der Inbetriebnahme vorgesehen werden. Diese Überprüfung muß es den zuständigen Behörden erlauben, zu jedem Zeitpunkt des Entwurfs, des Baues und der Inbetriebnahme sicher zu sein, daß das Ergebnis den einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht. Die Hersteller müssen davon ausgehen können, daß unabhängig vom jeweiligen Mitgliedstaat eine gleiche Behandlung gewährleistet ist. Daher sind auch die Grundsätze und Bedingungen für die EG-Prüfung der Teilsysteme einer Seilbahn festzulegen.
- (25) Den Erfordernissen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Seilbahnen muß bei der Sicherheitsanalyse Rechnung getragen werden, ohne jedoch den Grundsatz des freien Warenverkehrs noch die Sicherheit der Seilbahnen in Frage zu stellen. Daher muß die Kommission, obwohl sich diese Richtlinie nicht auf den eigentlichen Betrieb der Seilbahnen bezieht, den Mitgliedstaaten eine Reihe von Empfehlungen vorschlagen, damit beim Betrieb der in ihrem Hoheitsgebiet befindlichen Seilbahnen für die Benutzer, das Betriebspersonal und für Dritte ein hohes Schutzniveau gewährleistet ist.
- (26) Bei Seilbahnen können technologische Innovationen nur beim Bau einer neuen Seilbahn umfassend geprüft werden. Daher sollte ein Verfahren vorgesehen werden, das neben der Überprüfung der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen auch zur Festlegung von besonderen Bedingungen dient.
- (27) Seilbahnen, die bereits genehmigt worden sind, deren Bau jedoch noch nicht begonnen hat oder die bereits in Bau sind, müssen den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, sofern davon nicht seitens der Mitgliedstaaten begründet Abstand genommen wird und ein gleich hohes Schutzniveau erreicht wird. Bei Umbauten von bestehenden Seilbahnen sind die Bestimmungen dieser Richtlinie einzuhalten, wenn für diesen Umbau eine Genehmigung nach den Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats erforderlich ist.
- (28) Eine Angleichung aller bereits bestehenden Seilbahnen an Vorschriften für neue Seilbahnen ist nicht notwendig. Dies kann jedoch erforderlich werden, wenn die grundlegenden Sicherheitsziele nicht eingehalten werden. In diesem Fall muß die Kommission eine Reihe von Empfehlungen an die Mitgliedstaaten richten, damit bei den in ihrem Hoheitsgebiet befindlichen Seilbahnen ein hohes Schutzniveau für die Benutzer unter Berücksichtigung der diesbezüglichen für neue Seilbahnen geltenden Vorschriften gewährleistet wird.
- (29) Die benannten Stellen, die mit der Durchführung der Konformitätsbewertungsverfahren sowohl für Sicherheitsbauteile als auch für Teilsysteme von Seilbahnen betraut sind, müssen, insbesondere bei fehlenden europäischen Spezifikationen, ihre Entscheidungen soweit wie möglich koordinieren. Die Kommission überprüft, ob dies erfüllt wird.
- (30) Zur angemessenen Anwendung der grundlegenden Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit der Anlage sowie zur Koordinierung der Verfahren, muß ein spezifischer Ausschuß eingesetzt werden.
- (31) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sind gemäß dem Beschluß 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>(1)</sup> zu erlassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### KAPITEL I

#### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

##### Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie betrifft Seilbahnen für den Personenverkehr.
- (2) Im Sinne dieser Richtlinie sind Seilbahnen für den Personenverkehr Anlagen aus mehreren Bauteilen, die geplant, gebaut, montiert und in Betrieb genommen werden, um Personen zu befördern.

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.



Bei diesen an ihrem Bestimmungsort errichteten Anlagen werden Personen in Fahrzeugen oder mit Schleppleinrichtungen befördert, welche durch entlang der Trasse verlaufende Seile bewegt und/oder getragen werden.

(3) Bei den betreffenden Anlagen handelt es sich um

- a) Standseilbahnen und andere Anlagen, deren Fahrzeuge von Rädern oder anderen Einrichtungen getragen und durch ein oder mehrere Seile bewegt werden;
- b) Seilschwebbahnen, deren Fahrzeuge von einem oder mehreren Seilen getragen und/oder bewegt werden; dazu gehören auch Kabinenbahnen und Sesselbahnen;
- c) Schleppaufzüge, bei denen mit geeigneten Geräten ausgerüstete Benutzer durch ein Seil fortbewegt werden.

(4) Diese Richtlinie gilt

- für Anlagen, die ab Inkrafttreten dieser Richtlinie gebaut und in Betrieb genommen werden,
- für Teilsysteme und Sicherheitsbauteile, die ab Inkrafttreten dieser Richtlinie in Verkehr gebracht werden.

Sie betrifft die Harmonisierungsbestimmungen, die zur Sicherstellung und Gewährleistung der Einhaltung der in Artikel 3 Absatz 1 genannten grundlegenden Anforderungen notwendig und hinreichend sind.

Werden bei bestehenden Anlagen wesentliche Merkmale, Teilsysteme oder Sicherheitsbauteile so geändert, daß eine neue Genehmigung zur Inbetriebnahme durch den betreffenden Mitgliedstaat erforderlich wird, so müssen für die Änderungen und deren Auswirkungen auf die Gesamtanlage die grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 erfüllt werden.

(5) Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- „Anlage“ das an seinem Bestimmungsort errichtete, aus der Infrastruktur und den in Anhang I aufgezählten Teilsystemen bestehende Gesamtsystem. Die Infrastruktur, die speziell für jede Anlage geplant und jeweils vor Ort errichtet wird, besteht aus der Linienführung, den Systemdaten sowie den für die Errichtung und Funktion der Anlage erforderlichen Stations- und Streckenbauwerken einschließlich der Fundamente;
- „Sicherheitsbauteil“ einen Grundbestandteil, eine Gruppe von Bestandteilen, eine Unterbaugruppe oder eine vollständige Baugruppe sowie jede Einrichtung, die zur Gewährleistung der Sicherheit Teil der Anlage und in der Sicherheitsanalyse ausgewiesen ist und deren Ausfall oder Fehlfunktion die Sicherheit oder Gesundheit von Personen, seien es Fahrgäste, Betriebspersonal oder Dritte, gefährdet;
- „Bauherr“ jede natürliche oder juristische Person, die den Auftrag für die Errichtung der Anlage erteilt;

— „betriebstechnische Erfordernisse“ die Gesamtheit der technischen Vorkehrungen und Maßnahmen, die Auswirkungen auf Planung und Ausführung haben und für einen sicheren Betrieb erforderlich sind;

— „wartungstechnische Erfordernisse“ die Gesamtheit der technischen Vorkehrungen und Maßnahmen, die Auswirkungen auf Planung und Ausführung haben und für die Instandhaltung zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs erforderlich sind.

(6) Diese Richtlinie gilt nicht für

- Aufzüge im Sinne der Richtlinie 95/16/EG<sup>(1)</sup>;
- seilbetriebene Straßenbahnen herkömmlicher Bauart;
- zu landwirtschaftlichen Zwecken genutzte Anlagen;
- feststehende und verfahrbare Jahrmarktgeräte sowie Anlagen in Vergnügungsparks, die zur Freizeitgestaltung und nicht als Personenverkehrsmittel dienen;
- bergbauliche Anlagen sowie zu industriellen Zwecken aufgestellte und genutzte Anlagen;
- seilbetriebene Fähren;
- Zahnradbahnen;
- durch Ketten gezogene Anlagen.

## Artikel 2

(1) Die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten unbeschadet der Bestimmungen anderer Gemeinschaftsrichtlinien; für die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie kann es jedoch erforderlich sein, hierfür erstellte spezielle europäische Spezifikationen zu verwenden.

(2) Der Ausdruck „europäische Spezifikation“ bezeichnet eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine einzelstaatliche Norm, durch die eine europäische Norm umgesetzt wird.

(3) Die Fundstellen der europäischen Spezifikationen, die entweder gemeinsame technische Spezifikationen oder europäische technische Zulassungen im Sinne der Richtlinie 93/38/EWG oder aber einzelstaatliche Normen sind, die zur Umsetzung harmonisierter europäischer Normen dienen, werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(4) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen der einzelstaatlichen Normen, mit denen die harmonisierten europäischen Normen umgesetzt werden.

(5) Sofern keine harmonisierten europäischen Normen vorliegen, treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit den Betroffenen die bestehenden nationalen Normen und technischen Spezifikationen zur Kenntnis gebracht werden, die für die sachgerechte Umsetzung der grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 als wichtig oder hilfreich erachtet werden.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 95/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. Juni 1995 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Aufzüge (ABl. L 213 vom 7.9.1995, S. 1).

(6) Die darüber hinaus notwendigen technischen Spezifikationen zur Vervollständigung der europäischen Spezifikationen oder der anderen Normen dürfen in keinem Fall der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 entgegenstehen.

(7) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, daß die in Absatz 2 genannten europäischen Spezifikationen den in Artikel 3 Absatz 1 genannten grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entsprechen, so befaßt die Kommission oder der betreffende Mitgliedstaat den in Artikel 17 genannten Ausschuß unter Darlegung der Gründe. Der Ausschuß nimmt hierzu umgehend Stellung.

Aufgrund der Stellungnahme dieses Ausschusses und — falls es sich um harmonisierte europäische Normen handelt — nach Anhörung des gemäß der Richtlinie 98/34/EG eingesetzten Ausschusses teilt die Kommission den Mitgliedstaaten mit, ob die betreffenden europäischen Spezifikationen aus den in Absatz 3 genannten Veröffentlichungen gestrichen werden müssen oder nicht.

#### Artikel 3

(1) Anlagen und ihre Infrastruktur, Teilsysteme sowie Sicherheitsbauteile einer Anlage müssen die auf sie anwendbaren, in Anhang II genannten grundlegenden Anforderungen erfüllen.

(2) Entspricht eine nationale Norm, die zur Umsetzung einer harmonisierten europäischen Norm dient, deren Fundstelle im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht worden ist, den grundlegenden Anforderungen nach Anhang II, so wird bei entsprechend dieser Norm hergestellten Anlagen und ihrer Infrastruktur, Teilsystemen sowie Sicherheitsbauteilen einer Anlage davon ausgegangen, daß sie den betreffenden grundlegenden Anforderungen genügen.

#### Artikel 4

(1) Für jede geplante Anlage ist im Auftrag des Bauherrn oder seines Bevollmächtigten eine Sicherheitsanalyse gemäß Anhang III durchzuführen, bei der alle sicherheitsrelevanten Aspekte des Systems und seiner Umgebung im Rahmen der Planung, der Ausführung und der Inbetriebnahme berücksichtigt und anhand der bisherigen Erfahrungen alle Risiken ermittelt werden, die während des Betriebs auftreten können.

(2) Aufgrund der Sicherheitsanalyse wird ein Sicherheitsbericht erstellt, in dem die geplanten Maßnahmen zur Behebung etwaiger Risiken angeführt werden müssen; der Bericht muß die Liste der Sicherheitsbauteile und der Teilsysteme, auf die die Bestimmungen des Kapitels II oder III anzuwenden sind, enthalten.

### KAPITEL II

#### SICHERHEITSBAUTEILE

#### Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit Sicherheitsbauteile

— nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie dazu beitragen, daß Anlagen, in die sie eingebaut werden, die grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 erfüllen;

— nur in Betrieb genommen werden, wenn sie dazu beitragen, daß Anlagen, in die sie eingebaut werden, die Sicherheit und Gesundheit von Personen und gegebenenfalls die Sicherheit von Gütern bei sachgemäßem Einbau und sachgemäßer Wartung sowie bestimmungsgemäßem Betrieb nicht gefährden können.

(2) Diese Richtlinie berührt nicht die Befugnis der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung der Bestimmungen des EG-Vertrages Anforderungen festzulegen, die sie zum Schutz der Personen und insbesondere der Arbeitnehmer bei der Verwendung der betreffenden Anlagen für erforderlich halten, sofern dies keine Änderungen dieser Anlagen in bezug auf die Bestimmungen dieser Richtlinie zur Folge hat.

#### Artikel 6

Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Sicherheitsbauteilen zur Verwendung für Anlagen aufgrund dieser Richtlinie nicht verbieten, beschränken oder behindern, wenn die Sicherheitsbauteile den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.

#### Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, daß Sicherheitsbauteile gemäß Artikel 4 Absatz 2, die mit der CE-Konformitätskennzeichnung nach Anhang IX und der EG-Konformitätserklärung nach Anhang IV versehen sind, allen einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.

(2) Vor dem Inverkehrbringen eines Sicherheitsbauteils muß der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter

a) das Sicherheitsbauteil einem Konformitätsbewertungsverfahren nach Anhang V unterziehen und

b) die CE-Konformitätskennzeichen auf dem Sicherheitsbauteil anbringen und eine EG-Konformitätserklärung gemäß Anhang IV auf der Grundlage der im Beschluß 93/465/EWG festgelegten Module ausstellen.

(3) Das Konformitätsbewertungsverfahren für ein Sicherheitsbauteil wird auf Antrag des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten durch eine von ihm ausgewählte benannte Stelle gemäß Artikel 16 durchgeführt.

(4) Falls Sicherheitsbauteile auch unter andere Richtlinien fallen, die andere Gesichtspunkte betreffen und in denen die CE-Konformitätskennzeichnung vorgesehen ist, so besagt die CE-Kennzeichnung, daß auch von der Konformität der Sicherheitsbauteile mit den Anforderungen dieser anderen Richtlinien auszugehen ist.

(5) Ist weder der Hersteller noch sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den in den Absätzen 1 bis 4 festgelegten Verpflichtungen nachgekommen, so obliegen diese Verpflichtungen derjenigen Person, die das Sicherheitsbauteil in der Gemeinschaft in Verkehr bringt. Die gleichen Verpflichtungen gelten für denjenigen, der Sicherheitsbauteile für den eigenen Gebrauch herstellt.

## KAPITEL III

## TEILSYSTEME

## Artikel 8

Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit Teilsysteme nach Anhang I nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie dazu beitragen, daß Anlagen, in die sie eingebaut werden, die grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 erfüllen.

## Artikel 9

Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Teilsystemen zur Verwendung bei Anlagen aufgrund dieser Richtlinie nicht verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Teilsysteme den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.

## Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, daß Teilsysteme nach Anhang I, die mit einer EG-Konformitätserklärung nach Anhang VI und mit den technischen Unterlagen nach Absatz 3 versehen sind, den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 entsprechen, die sie betreffen.

(2) Die EG-Prüfung der Teilsysteme wird im Auftrag des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder — sofern ein solcher nicht vorhanden ist — von der natürlichen oder juristischen Person, die das Teilsystem in Verkehr bringt, durch eine benannte Stelle gemäß Artikel 16 durchgeführt, welche der Hersteller oder sein Bevollmächtigter oder diese Person zu diesem Zweck ausgewählt hat. Die EG-Konformitätserklärung wird vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten oder dieser Person auf der Grundlage der EG-Prüfung gemäß Anhang VII ausgestellt.

(3) Die benannte Stelle stellt die EG-Prüfbescheinigung gemäß Anhang VII aus und stellt die technischen Unterlagen zusammen, die der EG-Prüfbescheinigung beigelegt werden. Die technischen Unterlagen müssen alle notwendigen Dokumente über die Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls sämtliche Dokumente enthalten, mit denen die Konformität von Sicherheitsbauteilen nachgewiesen wird. Ferner müssen sie alle Unterlagen enthalten, in denen Betriebsbedingungen und -beschränkungen festgelegt sind und Hinweise im Hinblick auf die Instandhaltung gegeben werden.

## KAPITEL IV

## ANLAGEN

## Artikel 11

(1) Jeder Mitgliedstaat legt ein Genehmigungsverfahren für den Bau und die Inbetriebnahme von Anlagen, die in seinem Hoheitsgebiet errichtet werden, fest.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen alle geeigneten Maßnahmen und legen ein Verfahren dafür fest, damit Sicherheitsbauteile und Teilsysteme nach Anhang I bei Anlagen, die in ihrem Hoheitsgebiet errichtet werden, nur eingebaut und in Betrieb genommen werden, wenn sie dazu beitragen, daß diese Anla-

gen die Sicherheit und die Gesundheit von Personen und gegebenenfalls die Sicherheit von Gütern bei sachgemäßem Einbau und sachgemäßer Wartung sowie bestimmungsgemäßem Betrieb nicht gefährden können.

(3) Ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, daß ein Sicherheitsbauteil oder ein Teilsystem nach Anhang I innovative Planungs- oder Baumerkmale aufweist, trifft er alle geeigneten Maßnahmen und kann den Bau und/oder die Inbetriebnahme einer Anlage, bei der ein solches innovatives Sicherheitsbauteil oder Teilsystem verwendet werden soll, besonderen Bedingungen unterwerfen. Er unterrichtet unverzüglich die Kommission über die besonderen Bedingungen und gibt die Gründe dafür an. Die Kommission befiehlt unverzüglich den Ausschluß nach Artikel 17.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen alle geeigneten Maßnahmen, damit Anlagen nur gebaut und in Betrieb genommen werden dürfen, wenn bei Planung und Ausführung der Anlagen die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 gewährleistet ist.

(5) Die Mitgliedstaaten dürfen auf der Grundlage von Absatz 1 den freien Verkehr von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen nach Anhang I, die mit einer EG-Konformitätserklärung nach Artikel 7 oder nach Artikel 10 versehen sind, nicht untersagen, beschränken oder behindern.

(6) Die Sicherheitsanalyse, die EG-Konformitätserklärungen und die zugehörigen technischen Unterlagen der Sicherheitsbauteile und Teilsysteme nach Anhang I sind durch den Bauherrn oder seinen Bevollmächtigten der für die Genehmigung der Anlage zuständigen Stelle vorzulegen sowie in Kopie bei der Anlage aufzubewahren.

(7) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Sicherheitsanalyse, der Sicherheitsbericht und die technischen Unterlagen vorliegen, welche alle Dokumente über Merkmale der Anlage sowie gegebenenfalls sämtliche Schriftstücke enthalten müssen, mit denen die Konformität der Sicherheitsbauteile und Teilsysteme nach Anhang I nachgewiesen wird. Ferner müssen alle Unterlagen vorliegen, in denen die notwendigen Betriebsbedingungen und Betriebsbeschränkungen festgelegt und die vollständigen Angaben im Hinblick auf Instandhaltung, Überwachung, Einstellungen und Wartung enthalten sind.

## Artikel 12

Unbeschadet anderer Rechtsvorschriften dürfen die Mitgliedstaaten den Bau und die Inbetriebnahme von Anlagen, die den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen, in ihrem Hoheitsgebiet nicht untersagen, beschränken oder behindern.

## Artikel 13

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß eine Anlage nur weiterbetrieben werden darf, wenn die im Sicherheitsbericht genannten Voraussetzungen eingehalten werden.

KAPITEL V  
SCHUTZMASSNAHMEN

Artikel 14

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß ein Sicherheitsbauteil, das mit der CE-Konformitätskennzeichnung versehen ist und bestimmungsgemäß in Verkehr gebracht und verwendet wird, oder ein Teilsystem, das mit der in Artikel 10 Absatz 1 genannten EG-Konformitätserklärung versehen ist und bestimmungsgemäß verwendet wird, die Sicherheit und Gesundheit von Personen und gegebenenfalls die Sicherheit von Gütern gefährden kann, so trifft er alle geeigneten Maßnahmen, um den Anwendungsbereich dieses Sicherheitsbauteils oder dieses Teilsystems einzuschränken oder seine Verwendung zu untersagen.

Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich über die getroffenen Maßnahmen, begründet seine Entscheidung und gibt an, ob die Nichtkonformität insbesondere

- a) auf die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1,
- b) auf die mangelhafte Anwendung der in Artikel 2 Absatz 2 genannten europäischen Spezifikationen, sofern die Anwendung dieser Spezifikationen geltend gemacht wird, oder
- c) auf einen Mangel der in Artikel 2 Absatz 2 genannten europäischen Spezifikationen

zurückzuführen ist.

(2) Die Kommission hört so bald wie möglich die Betroffenen an. Stellt die Kommission nach dieser Anhörung fest,

— daß die Maßnahmen gerechtfertigt sind, so unterrichtet sie hiervon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie die anderen Mitgliedstaaten; ist die in Absatz 1 genannte Entscheidung in einem Mangel der europäischen Spezifikationen begründet, so leitet die Kommission nach Anhörung der Betroffenen das in Artikel 2 Absatz 7 genannte Verfahren ein, sofern der Mitgliedstaat, der die Entscheidung getroffen hat, diese aufrechterhalten will;

— daß die Maßnahmen betreffend ein Sicherheitsbauteil nicht gerechtfertigt sind, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten sowie den Mitgliedstaat, der die Maßnahmen getroffen hat;

— daß die Maßnahmen betreffend ein Teilsystem nicht gerechtfertigt sind, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder — sofern ein solcher nicht vorhanden — die natürliche oder juristische Person, die das Teilsystem in Verkehr gebracht hat, sowie den Mitgliedstaat, der die Maßnahmen getroffen hat.

(3) Erweist sich ein mit der CE-Konformitätskennzeichnung versehenes Sicherheitsbauteil als nicht konform, so trifft der zuständige Mitgliedstaat die geeigneten Maßnahmen gegenüber demjenigen, der die CE-Konformitätskennzeichnung auf dem Sicherheitsbauteil angebracht und die EG-Konformitätserklärung ausgestellt hat, und unterrichtet hierüber die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

(4) Erweist sich ein mit der EG-Konformitätserklärung versehenes Teilsystem als nicht konform, so trifft der zuständige Mitgliedstaat die geeigneten Maßnahmen gegenüber demjenigen, der die Erklärung ausgestellt hat, und unterrichtet hierüber die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

(5) Die Kommission stellt sicher, daß die Mitgliedstaaten über die Ergebnisse des Verfahrens unterrichtet werden.

Artikel 15

Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß eine Anlage, die genehmigt ist und bestimmungsgemäß verwendet wird, die Sicherheit und Gesundheit von Personen und gegebenenfalls die Sicherheit von Gütern gefährden kann, so trifft er alle geeigneten Maßnahmen, um die Bedingungen für den Betrieb dieser Anlage einzuschränken oder ihren Betrieb zu untersagen.

KAPITEL VI

BENANNTE STELLEN

Artikel 16

(1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die mit den Verfahren zur Bewertung der Konformität nach Artikel 7 und nach Artikel 10 beauftragt sind, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle an. Die Kommission erteilt ihnen eine Kennnummer. Sie veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* die Liste dieser Stellen mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihrer Zuständigkeitsbereiche und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

(2) Bei der Beurteilung der zu meldenden Stellen sind von den Mitgliedstaaten die Kriterien des Anhangs VIII anzuwenden. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen harmonisierten europäischen Normen entsprechen.

(3) Ein Mitgliedstaat, der eine Stelle benannt hat, muß die Benennung zurückziehen, wenn er feststellt, daß diese die in Anhang VIII genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Er unterrichtet davon unverzüglich die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

(4) Wenn notwendig, wird eine Koordinierung der benannten Stellen nach Artikel 17 durchgeführt.

KAPITEL VII

AUSSCHUSS

Artikel 17

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Absatz 8.

(3) Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

KAPITEL VIII

CE-KONFORMITÄTSKENNZEICHNUNG

Artikel 18

(1) Die CE-Konformitätskennzeichnung besteht aus den Buchstaben „CE“; Anhang IX enthält das zu verwendende Modell.

(2) Die CE-Konformitätskennzeichnung muß an jedem Sicherheitsbauteil deutlich sichtbar angebracht werden oder, falls dies nicht möglich ist, auf einem mit dem Bauteil festverbundenen Etikett.

(3) Es ist verboten, auf Sicherheitsbauteilen Kennzeichnungen anzubringen, durch die Dritte hinsichtlich der Bedeutung und des Schriftbildes der CE-Konformitätskennzeichnung irreführt werden könnten. Andere Kennzeichnungen dürfen angebracht werden, sofern sie die Sichtbarkeit und Lesbarkeit der CE-Konformitätskennzeichnung nicht beeinträchtigen.

(4) Unbeschadet des Artikels 14

a) ist bei Feststellung durch einen Mitgliedstaat, daß die CE-Konformitätskennzeichnung unberechtigterweise angebracht wurde, der Hersteller des Sicherheitsbauteils oder dessen in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter verpflichtet, dieses Sicherheitsbauteil wieder in Einklang mit den Bestimmungen für die CE-Konformitätskennzeichnung zu bringen und den weiteren Verstoß unter den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen zu verhindern;

b) muß — falls die Nichtübereinstimmung weiterbesteht — der Mitgliedstaat geeignete Maßnahmen treffen, um das Inverkehrbringen des betreffenden Sicherheitsbauteils einzuschränken oder zu untersagen oder um zu gewährleisten, daß es nach den Verfahren des Artikels 14 vom Markt zurückgezogen wird.

#### KAPITEL IX

#### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

##### Artikel 19

Jede in Anwendung dieser Richtlinie getroffene Entscheidung, die eine Einschränkung der Verwendung von Sicherheitsbauteilen oder von Teilsystemen in einer Anlage oder eine Einschränkung ihres Inverkehrbringens zur Folge hat, ist zu begründen. Sie wird dem Betroffenen unverzüglich unter Angabe der Rechtsmittel, die nach den in diesem Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften eingelegt werden können, sowie der Fristen für das Einlegen der Rechtsmittel bekanntgegeben.

##### Artikel 20

Anlagen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie genehmigt worden sind, deren Bau jedoch noch nicht begonnen hat, müssen den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, sofern davon nicht seitens der Mitgliedstaaten begründet Abstand genommen wird und ein gleich hohes Sicherheitsniveau erreicht wird.

##### Artikel 21

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens zum 3. Mai 2002 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

(3) Die Mitgliedstaaten lassen während eines Zeitraums von vier Jahren ab Inkrafttreten dieser Richtlinie

— den Bau und die Inbetriebnahme von Anlagen,

— das Inverkehrbringen von Teilsystemen und von Sicherheitsbauteilen

zu, die den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie in ihrem Hoheitsgebiet geltenden Vorschriften entsprechen.

(4) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 3. Mai 2004 einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie und insbesondere ihres Artikels 1 Absatz 6 und ihres Artikels 17 vor und unterbreitet gegebenenfalls geeignete Vorschläge.

##### Artikel 22

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

##### Artikel 23

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 20. März 2000.

*Für das Europäische Parlament*

*Die Präsidentin*

N. FONTAINE

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

J. GAMA

## ANHANG I

**TELSYSTEME EINER ANLAGE**

Für die Zwecke dieser Richtlinie ist eine Anlage in ihre Infrastruktur sowie in nachfolgende Teilsysteme gegliedert, wobei jeweils betriebstechnischen und wartungstechnischen Erfordernissen Rechnung zu tragen ist:

1. Seile und Seilverbindungen
  2. Antriebe und Bremsen
  3. Mechanische Einrichtungen
    - 3.1. Seilspanneinrichtungen
    - 3.2. mechanische Einrichtungen in den Stationen
    - 3.3. mechanische Einrichtungen der Streckenbauwerke
  4. Fahrzeuge
    - 4.1. Kabinen, Sessel oder Schleppvorrichtungen
    - 4.2. Gehänge
    - 4.3. Laufwerke
    - 4.4. Verbindungen mit dem Seil
  5. Elektrotechnische Einrichtungen
    - 5.1. Steuerungs-, Überwachungs- und Sicherheitseinrichtungen
    - 5.2. Kommunikations- und Informationseinrichtungen
    - 5.3. Blitzschutzeinrichtungen
  6. Bergeeinrichtungen
    - 6.1. Feste Bergeeinrichtungen
    - 6.2. Bewegliche Bergeeinrichtungen
-

## ANHANG II

## GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

1. **Gegenstand**

Dieser Anhang legt die grundlegenden Anforderungen für die Planung, den Bau und die Inbetriebnahme jeweils einschließlich der betriebstechnischen und wartungstechnischen Erfordernisse von Anlagen nach Artikel 1 Absatz 5 fest.

2. **Allgemeine Anforderungen**2.1. *Sicherheit von Personen*

Bei Planung, Bau und Betrieb von Anlagen ist die Sicherheit von Benutzern, Betriebspersonal und Dritten oberstes Gebot.

2.2. *Sicherheitsgrundsätze*

Im Hinblick auf Planung, Bau und betriebs- und wartungstechnische Erfordernisse einer Anlage müssen die folgenden Grundsätze in der angegebenen Reihenfolge beachtet werden:

- Durch geeignete Vorkehrungen für die Planung und den Bau müssen Gefahren vermieden oder zumindest begrenzt werden.
- Um Gefahren vorzubeugen, die sich durch Planungs- und Bauvorkehrungen nicht vermeiden lassen, müssen die notwendigen Schutzmaßnahmen festgelegt und getroffen werden.
- Zur Vermeidung von Gefahren, die sich durch die Vorkehrungen und Maßnahmen nach dem ersten und zweiten Gedankenstrich nicht vollständig vermeiden lassen, müssen Vorsichtsmaßnahmen festgelegt und bekannt gemacht werden.

2.3. *Berücksichtigung äußerer Umstände*

Anlagen sind so zu planen und zu bauen, daß sie unter Berücksichtigung des Typs der Anlage, der Merkmale des Geländes und der Umgebung, der atmosphärischen und meteorologischen Gegebenheiten, der möglichen in der Nähe befindlichen Bauwerke und Hindernisse am Boden und in der Luft sicher betrieben werden können.

2.4. *Bemessung*

Die Anlage, die Teilsysteme sowie alle Sicherheitsbauteile müssen so bemessen, geplant und ausgeführt werden, daß sie allen vorhersehbaren Belastungen — auch außer Betrieb — mit ausreichender Sicherheit standhalten, wobei insbesondere äußere Einflüsse, dynamische Lasten und Ermüdungserscheinungen zu berücksichtigen sind und dem Stand der Technik Rechnung zu tragen ist. Dies gilt auch für die Wahl der Werkstoffe.

2.5. *Montage*

2.5.1. Die Anlage, die Teilsysteme sowie alle Sicherheitsbauteile müssen so geplant und ausgeführt werden, daß Montage und Einbau sicher durchgeführt werden können.

2.5.2. Die Sicherheitsbauteile sind so zu planen, daß Montagefehler entweder konstruktiv oder durch geeignete Kennzeichnung der Sicherheitsbauteile verhindert werden.

2.6. *Ausfallsicherheit der Anlage*

2.6.1. Die Sicherheitsbauteile müssen so geplant und ausgeführt werden und verwendet werden können, daß ihre eigene Funktionssicherheit und/oder die Sicherheit der Anlage entsprechend der in Anhang III genannten Sicherheitsanalyse in jedem Fall mit einem angemessenen Sicherheitsfaktor nachgewiesen und ihr Ausfall dadurch höchst unwahrscheinlich ist.

2.6.2. Die Anlage muß so geplant und ausgeführt werden, daß bei ihrem Betrieb für jeden Ausfall eines Bauteils, durch den auch nur indirekt die Sicherheit beeinträchtigt wird, rechtzeitig eine geeignete entsprechende Maßnahme getroffen wird.

- 2.6.3. Der in den Abschnitten 2.6.1 und 2.6.2 genannte Zustand der Sicherheit muß über den gesamten Zeitraum zwischen zwei planmäßigen Überprüfungen des jeweiligen Bauteils nachweisbar sein. Die Zeitabstände für die Überprüfung der Sicherheitsbauteile sind in der Betriebsanleitung deutlich anzugeben.
- 2.6.4. Sicherheitsbauteile, die als Ersatzteile in Anlagen eingebaut werden, müssen sowohl die grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie als auch die Anforderungen hinsichtlich des Zusammenwirkens mit den übrigen Anlagenteilen erfüllen.
- 2.6.5. Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, damit die Auswirkungen eines Brandes in der Anlage die Sicherheit der beförderten Personen und des Personals nicht beeinträchtigen.
- 2.6.6. Es müssen besondere Vorkehrungen getroffen werden, um die Anlage und Personen vor den Folgen von Blitzschlag zu schützen.

### 2.7. *Sicherheitseinrichtungen*

- 2.7.1. Jeder Fehler, der in der Anlage auftritt und zu einem sicherheitskritischen Ausfall führen kann, muß — soweit möglich — ermittelt, gemeldet und von einer Sicherheitseinrichtung verarbeitet werden. Das gleiche gilt für jedes normalerweise vorhersehbare äußere Ereignis, durch das sie Sicherheit beeinträchtigt werden kann.
- 2.7.2. Die Anlage muß jederzeit manuell stillgesetzt werden können.
- 2.7.3. Nach einer durch eine Sicherheitseinrichtung ausgelösten Stillsetzung der Anlage darf ein neuerliches Anlaufen der Anlage erst möglich sein, nachdem die der Situation angemessenen Maßnahmen getroffen worden sind.

### 2.8. *Wartungstechnische Erfordernisse*

Die Anlage muß so geplant und ausgeführt werden, daß sowohl planmäßige als auch außerplanmäßige Wartungs- und Reparaturarbeiten sicher durchgeführt werden können.

### 2.9. *Beeinträchtigungen durch Emissionen*

Die Anlage muß so geplant und ausgeführt werden, daß Beeinträchtigungen oder Belästigungen durch Abgase, Lärm oder Erschütterungen innerhalb und außerhalb der Anlage die vorgeschriebenen Höchstwerte nicht überschreiten.

## 3. **Anforderungen hinsichtlich der Infrastruktur**

### 3.1. *Linienführung, Geschwindigkeit, Abstand zwischen den Fahrzeugen*

- 3.1.1. Die Anlage ist so zu planen, daß sie unter Berücksichtigung der Merkmale des Geländes und der Umgebung, der atmosphärischen und meteorologischen Gegebenheiten, der möglichen in der Nähe befindlichen Bauwerke und Hindernisse am Boden und in der Luft sicher und ohne daß von ihr Störungen oder Gefahren ausgehen, betrieben werden kann; dies gilt auch für alle Betriebs- und Wartungsbedingungen und für die Bergung von Personen.
- 3.1.2. Zwischen Fahrzeugen, Schleppeinrichtungen, Fahrbahnen, Seilen usw. und möglichen in der Nähe befindlichen Bauwerken und Hindernissen am Boden und in der Luft muß ein ausreichender seitlicher und senkrechter Abstand vorhanden sein; dabei sind die Bewegungen der Seile und Fahrzeuge bzw. der Schleppeinrichtungen in senkrechter Richtung sowie in Längs- und Querrichtung unter den vorhersehbaren ungünstigsten Betriebsverhältnissen zu berücksichtigen.
- 3.1.3. Der maximale Bodenabstand der Fahrzeuge muß sich nach der Anlage und der Fahrzeuge sowie nach den Bergungsverfahren richten und muß bei offenen Fahrzeugen die Absturzgefahr sowie die psychologischen Aspekte in Zusammenhang mit dem Bodenabstand berücksichtigen.
- 3.1.4. Die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge oder der Schleppeinrichtungen, ihr Mindestabstand sowie ihre Beschleunigungs- und Verzögerungswerte müssen so gewählt werden, daß die Sicherheit der Personen und die Betriebssicherheit der Anlage gewährleistet sind.

### 3.2. *Stationen und Streckenbauwerke*

- 3.2.1. Die Stationen und Streckenbauwerke müssen so geplant, gebaut und ausgerüstet sein, daß die Standsicherheit gegeben ist. Sie müssen bei allen möglichen Betriebsverhältnissen eine sichere Führung der Seile und Fahrzeuge und Schleppeinrichtungen gewährleisten und eine sichere Wartung ermöglichen.



- 3.2.2. Die Ein- und Ausstiegsbereiche der Anlage sind so zu gestalten, daß sie einen sicheren Verkehr der Fahrzeuge, Schleppeinrichtungen und der Personen ermöglichen. Insbesondere müssen sich die Fahrzeuge und Schlepp-einrichtungen in den Stationen so bewegen können, daß Personen dabei unter Berücksichtigung ihrer möglichen aktiven Beteiligung nicht gefährdet werden.

#### 4. **Anforderungen hinsichtlich der Seile, der Antriebe und Bremsen sowie der mechanischen und elektrischen Einrichtungen**

##### 4.1. *Seile und Seilauflagen*

- 4.1.1. In bezug auf die Seile sind alle Vorkehrungen entsprechend dem Stand der Technik zu treffen, um

- einen Bruch der Seile und ihrer Befestigungen bzw. Verbindungen zu vermeiden;
- den Rahmen der Grenzbelastungswerte einzuhalten;
- ihre Sicherheit auf den Auflagen zu gewährleisten und ein Entgleisen zu verhindern;
- ihre Überwachung zu ermöglichen.

- 4.1.2. Läßt sich die Gefahr eines Entgleisens der Seile nicht völlig vermeiden, so sind Vorkehrungen zu treffen, um im Entgleisungsfall ein Auffangen der Seile und ein Stillsetzen der Anlage ohne Gefährdung von Personen zu ermöglichen.

##### 4.2. *Mechanische Einrichtungen*

###### 4.2.1. *Antriebe*

Leistung und Einsatzmöglichkeiten des Antriebssystems einer Anlage müssen den unterschiedlichen Betriebszuständen und -arten angepaßt sein.

###### 4.2.2. *Notantrieb*

Die Anlage muß über einen Notantrieb verfügen, dessen Energieversorgung vom Hauptantrieb unabhängig ist. Auf den Notantrieb kann jedoch verzichtet werden, wenn die Sicherheitsanalyse zu dem Ergebnis führt, daß Personen die Anlage, insbesondere die Fahrzeuge und Schlepp-einrichtungen, auch dann einfach, rasch und sicher verlassen können, wenn kein Notantrieb vorhanden ist.

###### 4.2.3. *Bremssystem*

- 4.2.3.1. Die Stillsetzung der Anlage und/oder der Fahrzeuge muß im Notfall auch unter den ungünstigsten Last- und Haftungsverhältnissen auf den Treibscheiben, die während des Betriebs zulässig sind, jederzeit möglich sein. Der Bremsweg muß so gering sein, wie es die Sicherheit der Anlage erfordert.

- 4.2.3.2. Die Verzögerungswerte müssen innerhalb angemessener Grenzen liegen, damit sowohl die Sicherheit von Personen als auch das einwandfreie Verhalten der Fahrzeuge, Seile und anderen Teile der Anlage gewährleistet ist.

- 4.2.3.3. Alle Anlagen müssen über zwei oder mehr Bremssysteme verfügen, von denen jedes Halt bewirken kann und die so aufeinander abgestimmt sind, daß sie automatisch das gerade in Betrieb befindliche System ersetzen, wenn dessen Wirksamkeit nicht mehr ausreicht. Das letzte Bremssystem für das Zugseil muß direkt auf die Treibscheibe wirken. Diese Vorschriften gelten nicht für Schleppaufzüge.

- 4.2.3.4. Die Anlage muß mit einer wirksamen Stillsetzungs- und Haltevorrichtung ausgestattet sein, die ein ungewolltes Wiederanlaufen verhindert.

##### 4.3. *Steuereinrichtungen*

Die Steuereinrichtungen müssen so geplant und ausgeführt sein, daß sie sicher und zuverlässig sind und den üblichen Betriebsbelastungen und äußeren Einflüssen wie Feuchtigkeit, extremer Temperatur oder elektromagnetischen Störungen standhalten und daß selbst bei Bedienungsfehlern keine Gefahrensituationen entstehen.

##### 4.4. *Kommunikationseinrichtungen*

Das Personal muß ständig über geeignete Einrichtungen miteinander in Verbindung treten und im Notfall die Benutzer entsprechend unterrichten können.

## 5. Fahrzeuge und Schleppeinrichtungen

- 5.1. Die Fahrzeuge und/oder die Schleppeinrichtungen müssen so geplant und gestaltet sein, daß unter vorhersehbaren Betriebsbedingungen niemand herausfallen kann oder anderweitig gefährdet wird.
- 5.2. Die Befestigungen der Fahrzeuge und der Schleppeinrichtungen am Seil müssen so bemessen und ausgeführt sein, daß sie auch unter ungünstigsten Bedingungen
- das Seil nicht beschädigen;
  - nicht rutschen können, es sei denn, ein Rutschen ist für die Sicherheit des Fahrzeugs, der Schleppeinrichtung und der Anlage unerheblich.
- 5.3. Die Türen von Fahrzeugen (Wagen, Kabinen) müssen so geplant und ausgeführt sein, daß sie geschlossen und verriegelt werden können. Der Fußboden und die Wände der Fahrzeuge müssen so geplant und ausgeführt sein, daß sie unter allen Umständen dem Druck und den Belastungen durch die Benutzer standhalten.
- 5.4. Ist zur Gewährleistung der Betriebssicherheit die Anwesenheit eines Fahrzeugbegleiters erforderlich, dann muß das Fahrzeug so ausgerüstet sein, daß dieser seine Aufgaben erfüllen kann.
- 5.5. Die Fahrzeuge und/oder Schleppeinrichtungen und insbesondere ihre Aufhängungen müssen so geplant und ausgeführt sein, daß die Sicherheit von Beschäftigten, die unter Einhaltung der entsprechenden Vorschriften und Hinweise daran arbeiten, gewährleistet ist.
- 5.6. Bei Fahrzeugen mit kuppelbaren Klemmen müssen alle Vorkehrungen getroffen werden, damit fehlerhaft am Seil angekuppelte Fahrzeuge noch vor der Ausfahrt und nicht entkuppelte Fahrzeuge bei der Einfahrt ohne Gefährdung der Benutzer stillgesetzt werden und ein Abstürzen dieser Fahrzeuge verhindert wird.
- 5.7. Bei Fahrzeugen von Standseilbahnen und — sofern die Art der Anlage es zuläßt — bei Zweiseilbahnen ist eine auf die Fahrbahn wirkende automatische Fahrzeugbremse vorzusehen, wenn die Möglichkeit des Bruches des bewegenden Seiles nach vernünftigem Ermessen nicht ausgeschlossen werden kann.
- 5.8. Läßt sich die Gefahr eines Entgleisens des Fahrzeugs durch andere Vorkehrungen nicht völlig vermeiden, so muß das Fahrzeug mit einem Entgleisungsschutz ausgerüstet werden, der es ermöglicht, das Fahrzeug ohne Gefährdung von Personen stillzusetzen.

## 6. Einrichtungen für die Benutzer

Der Zugang zum Einstieg und der Abgang vom Ausstieg sowie das Ein- und Aussteigen der Benutzer muß mit Rücksicht auf den Umlauf und den Stillstand der Fahrzeuge so organisiert sein, daß die Sicherheit von Personen, insbesondere an Stellen mit Absturzgefahr, gewährleistet ist. Eine sichere Benutzung der Anlage durch Kinder und Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit muß möglich sein, wenn das Verkehrsbedürfnis der Anlage eine Beförderung solcher Personen einschließt.

## 7. Betriebstechnische Erfordernisse

### 7.1. Sicherheit

- 7.1.1. Es müssen alle technischen Vorkehrungen und Maßnahmen getroffen werden, damit die Anlage bestimmungsgemäß und entsprechend ihren technischen Besonderheiten und festgelegten Verwendungsbedingungen benutzt werden kann und damit die Hinweise im Hinblick auf einen sicheren Betrieb und seine ordnungsgemäße Instandhaltung eingehalten werden können. Die Betriebsanleitung und die entsprechenden Hinweise sind in der (oder den) Amtssprache(n) der Gemeinschaft abzufassen, die der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Anlage errichtet wird, in Übereinstimmung mit dem EG-Vertrag festlegen kann.
- 7.1.2. Den mit der Führung der Anlage betrauten Personen, die für diese Aufgabe geeignet sein müssen, sind angemessene Arbeitsmittel zur Verfügung zu stellen.

### 7.2. Sicherheit im Fall einer Betriebsstörung der Anlage

Es müssen alle technischen Vorkehrungen und Maßnahmen getroffen werden, damit die Benutzer bei einer Betriebsstörung der Anlage, die nicht kurzfristig behoben werden kann, innerhalb einer dem Anlagentyp und seiner Umgebung angemessenen Frist in Sicherheit gebracht werden können.

7.3. *Weitere besondere Sicherheitsvorkehrungen*

7.3.1. **Führerstände und Arbeitsplätze**

Bewegliche Anlageteile, die normalerweise in den Stationen zugänglich sind, müssen so geplant, ausgeführt und eingebaut sein, daß Gefahren vermieden werden; bei dennoch bestehenden Gefahren müssen sie mit Schutzeinrichtungen versehen sein, die ein direktes Berühren der Anlageteile, das zu Unfällen führen könnte, verhindern. Diese Einrichtungen dürfen sich nicht ohne weiteres lösen oder unwirksam machen lassen.

7.3.2. **Absturzgefahr**

Die für Arbeiten oder andere Eingriffe vorgesehenen Stellen und Bereiche sowie deren Zugänge müssen, selbst wenn sie nur gelegentlich benutzt werden, so geplant und gestaltet sein, daß Personen, die dort tätig sind oder sich dort aufhalten, vor Absturzgefahr sicher sind. Sind diese Vorkehrungen nicht ausreichend, müssen die Arbeitsplätze zusätzlich mit Verankerungen für persönliche Ausrüstungen für den Schutz vor Absturz ausgestattet sein.

---

## ANHANG III

**SICHERHEITSANALYSE**

Bei der Sicherheitsanalyse, die bei allen Anlagen nach Artikel 1 Absatz 5 durchzuführen ist, ist jeder geplanten Betriebsart Rechnung zu tragen. Diese Analyse muß nach einer anerkannten oder feststehenden Methode durchgeführt werden, wobei der Stand der Technik und die Komplexität der Anlage zu berücksichtigen sind. Durch die Analyse soll auch sichergestellt werden, daß bei Planung und Ausführung der Anlage das örtliche Umfeld und die ungünstigsten Bedingungen berücksichtigt werden, damit ein zufriedenstellendes Maß an Sicherheit erreicht wird.

Die Analyse erstreckt sich auch auf die Sicherheitseinrichtungen und deren Wirkung auf die Anlage und die dabei eingesetzten, mit ihnen verbundenen Teilsysteme; damit wird bezweckt, daß diese

- entweder beim ersten Anzeichen einer Störung oder einen Ausfalls reagieren können, um dann in einem die Sicherheit gewährleistenden Zustand, in einer ausfallsicheren Betriebsart oder im Zwangshalt (fail safe) zu bleiben, oder
- redundant sind und überwacht werden oder
- so ausgelegt sind, daß die Wahrscheinlichkeit ihres Ausfalls berechnet werden kann, und sie einen Standard aufweisen, der mit dem der Sicherheitseinrichtungen gleichwertig ist, die den im ersten und zweiten Gedankenstrich genannten Kriterien genügen.

Die Sicherheitsanalyse führt zur Erstellung eines Verzeichnisses der Risiken und Gefahrensituationen gemäß Artikel 4 Absatz 1 und zur Festlegung der in Artikel 4 Absatz 2 genannten Liste der Sicherheitsbauteile. Das Ergebnis der Sicherheitsanalyse ist in einem Sicherheitsbericht zusammenzufassen.

---

## ANHANG IV

**SICHERHEITSBAUTEILE: EG-KONFORMITÄTSERKLÄRUNG**

Dieser Anhang gilt für die in Artikel 1 Absatz 5 genannten Sicherheitsbauteile, um zu gewährleisten, daß diese die in Artikel 3 Absatz 1 genannten und in Anhang II festgelegten grundlegenden Anforderungen erfüllen, die sie betreffen.

Die EG-Konformitätserklärung und die beigefügten Unterlagen müssen datiert und unterzeichnet sein. Die Erklärung muß in derselben Sprache oder denselben Sprachen wie die Betriebsanleitung in Anhang II Nummer 7.1.1 abgefaßt sein.

Die Erklärung muß folgende Angaben enthalten:

- die Fundstelle dieser Richtlinie;
- Name, Firma und vollständige Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten; im Fall des Bevollmächtigten auch Name, Firma und vollständige Anschrift des Herstellers;
- Beschreibung des Bauteils (Marke, Typ usw.);
- das für die Konformitätserklärung angewandte Verfahren (Artikel 7);
- alle einschlägigen Bestimmungen, die das Bauteil erfüllen muß, insbesondere die Verwendungsbedingungen;
- Name und Anschrift der benannten Stelle(n), die bei dem Konformitätsverfahren mitgewirkt hat (haben), sowie Datum der EG-Prüfbescheinigung und gegebenenfalls Gültigkeitsdauer und Bedingungen der Bescheinigung;
- gegebenenfalls die Fundstellen der zugrunde gelegten harmonisierten Normen;
- Angaben zu der Person, die bevollmächtigt ist, die Erklärung für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten rechtsverbindlich zu unterzeichnen.

—

## ANHANG V

**SICHERHEITSBAUTEILE: KONFORMITÄTSBEWERTUNG****1. Anwendungsbereich**

Zweck dieses Anhangs ist die Überprüfung der Übereinstimmung der Sicherheitsbauteile mit den in Artikel 3 Absatz 1 genannten und in Anhang II festgelegten grundlegenden Anforderungen. Er betrifft die Bewertung der tatsächlichen Konformität eines einzeln betrachteten Bauteils mit den jeweils einzuhaltenden technischen Spezifikationen durch eine (mehrere) benannte Stelle(n).

**2. Inhalt der Verfahren**

Die von den benannten Stellen während des Entwurfs- und Produktionsstadiums durchgeführten Bewertungsverfahren gründen sich auf die im Beschluß 93/465/EWG des Rates festgelegten Module gemäß der nachstehenden Tabelle. Die in dieser Tabelle angegebenen Lösungen werden als gleichwertig anerkannt und können vom Hersteller nach Wahl verwendet werden.

## KONFORMITÄTSBEWERTUNG DER SICHERHEITSBAUTEILE

Entwurf	Fertigung
1. EG-Baumusterprüfung Modul „B“	1.a) Qualitätssicherung Produktion Modul „D“
	1.b) Prüfung der Produkte Modul „F“
2. Umfassende Qualitätssicherung Modul „H“	2. Umfassende Qualitätssicherung Modul „H“
3. Einzelprüfung Modul „G“	3. Einzelprüfung Modul „G“

Die Module sind unter Berücksichtigung der zusätzlichen spezifischen Bedingungen anzuwenden, die in diesem Anhang bei den einzelnen Modulen vorgesehen sind.

## MODUL B: EG-BAUMUSTERPRÜFUNG

- Dieses Modul beschreibt den Teil des Verfahrens, bei dem eine benannte Stelle prüft und bestätigt, daß ein für die betreffende Produktion repräsentatives Muster den Vorschriften dieser Richtlinie entspricht.
- Der Antrag auf EG-Baumusterprüfung ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten bei einer benannten Stelle seiner Wahl einzureichen.

Der Antrag muß folgendes enthalten:

- Name und Anschrift des Herstellers und, wenn der Antrag vom Bevollmächtigten eingereicht wird, auch dessen Namen und Anschrift;
- eine schriftliche Erklärung, daß derselbe Antrag bei keiner anderen benannten Stelle eingereicht worden ist;
- die technischen Unterlagen gemäß Nummer 3.

Der Antragsteller stellt der benannten Stelle ein für die betreffende Produktion repräsentatives Muster (im folgenden als „Baumuster“ bezeichnet) zur Verfügung. Die benannte Stelle kann weitere Muster verlangen, wenn sie diese für die Durchführung des Prüfungsprogramms benötigt.

- Die technischen Unterlagen müssen eine Bewertung der Übereinstimmung des Bauteils mit den Anforderungen dieser Richtlinie ermöglichen. Sie müssen in dem für diese Bewertung erforderlichen Maß Entwurf, Fertigungs- und Funktionsweise des Bauteils abdecken.

Soweit dies für die Bewertung erforderlich ist, müssen die Unterlagen folgendes enthalten:

- eine allgemeine Beschreibung des Baumusters;
- Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Unterbaugruppen, Schaltkreisen usw.;
- Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der genannten Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Bauteils erforderlich sind;
- eine Liste der in Artikel 2 Absatz 2 genannten, ganz oder teilweise angewandten europäischen Spezifikationen sowie Beschreibungen der zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gewählten Lösungen, falls es die in Artikel 2 Absatz 2 genannten europäischen Spezifikationen nicht gibt;
- die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen usw.;
- Prüfberichte.

Ferner müssen sie das Anwendungsgebiet des Bauteils angeben.

#### 4. Die benannte Stelle

- 4.1. prüft die technischen Unterlagen, überprüft, ob das Baumuster in Übereinstimmung mit den technischen Unterlagen hergestellt wurde, und stellt fest, welche Bauteile nach den einschlägigen Bestimmungen der in Artikel 2 Absatz 2 genannten europäischen Spezifikationen und welche nicht nach diesen Spezifikationen entworfen wurden;
  - 4.2. führt die entsprechenden Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durch oder läßt sie durchführen, um festzustellen, ob die vom Hersteller gewählten Lösungen die grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen, sofern die in Artikel 2 Absatz 2 genannten europäischen Spezifikationen nicht angewandt wurden;
  - 4.3. führt die entsprechenden Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durch oder läßt sie durchführen, um festzustellen, ob die einschlägigen europäischen Spezifikationen richtig angewandt wurden, sofern der Hersteller sich dafür entschieden hat, diese anzuwenden;
  - 4.4. vereinbart mit dem Antragsteller den Ort, an dem die Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durchgeführt werden.
5. Entspricht das Baumuster den Bestimmungen dieser Richtlinie, so stellt die benannte Stelle dem Antragsteller eine EG-Baumusterprüfbescheinigung aus. Die Bescheinigung enthält den Namen und die Anschrift des Herstellers, das Ergebnis der Prüfung, die Bedingungen für die Gültigkeit und die Geltungsdauer der Bescheinigung und die für die Identifizierung des zugelassenen Baumusters erforderlichen Angaben.

Eine Liste der wichtigen Teile der technischen Unterlagen wird der Bescheinigung beigelegt und in einer Kopie von der benannten Stelle aufbewahrt. Lehnt die benannte Stelle es ab, dem Hersteller eine EG-Baumusterprüfbescheinigung auszustellen, so gibt sie dafür eine ausführliche Begründung. Es ist ein Einspruchsverfahren vorzusehen.

6. Der Antragsteller unterrichtet die benannte Stelle, der die technischen Unterlagen zur EG-Baumusterprüfbescheinigung vorliegen, über alle Änderungen an dem zugelassenen Bauteil, die einer neuen Zulassung bedürfen, soweit diese Änderungen die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen oder den vorgeschriebenen Bedingungen für die Benutzung des Bauteils beeinträchtigen können. Diese neue Zulassung wird in Form einer Ergänzung der ursprünglichen EG-Baumusterprüfbescheinigung erteilt.
7. Jede benannte Stelle macht den übrigen benannten Stellen einschlägige Angaben über die EG-Baumusterprüfbescheinigungen und die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Ergänzungen.
8. Die übrigen benannten Stellen können Kopien der EG-Baumusterprüfbescheinigungen und/oder der Ergänzungen erhalten. Die Anhänge der Bescheinigungen werden für die übrigen benannten Stellen zur Verfügung gehalten.
9. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter bewahrt zusammen mit den technischen Unterlagen eine Kopie der EG-Baumusterprüfbescheinigung und ihrer Ergänzungen mindestens 30 Jahre lang nach Herstellung des letzten Bauteils auf.

Ist weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig, so fällt diese Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen des Bauteils in der Gemeinschaft verantwortlich ist.

#### MODUL D: QUALITÄTSSICHERUNG PRODUKTION

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller, der die Verpflichtungen gemäß Nummer 2 erfüllt, sicherstellt und erklärt, daß die betreffenden Bauteile der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Bauteil die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus. Der CE-Kennzeichnung wird die Kennnummer der benannten Stelle hinzugefügt, die für die Überwachung gemäß Nummer 4 zuständig ist.
2. Der Hersteller unterhält ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Herstellung, Endabnahme und Prüfung der Bauteile gemäß Nummer 3 und unterliegt der Überwachung gemäß Nummer 4.
3. Qualitätssicherungssystem
- 3.1. Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle seiner Wahl die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems für die betreffenden Bauteile.

Der Antrag enthält folgendes:

- alle einschlägigen Angaben über die vorgesehene Bauteilkategorie;
  - die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
  - gegebenenfalls die technischen Unterlagen über das zugelassene Baumuster und eine Kopie der EG-Baumusterprüfbescheinigung.
- 3.2. Das Qualitätssicherungssystem muß die Übereinstimmung der Bauteile mit der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den Anforderungen dieser Richtlinie gewährleisten.

Alle vom Hersteller berücksichtigten Grundlagen, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und ordnungsgemäß in Form schriftlicher Maßnahmen, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem sollen sicherstellen, daß die Qualitätssicherungsprogramme, -pläne, -handbücher und -berichte einheitlich ausgelegt werden.

Sie müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:

- Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in bezug auf die Bauteilqualität;
  - Fertigungsverfahren, Qualitätskontroll- und Qualitätssicherungstechniken und andere systematische Maßnahmen, die dabei angewandt werden;
  - Untersuchungen und Prüfungen, die vor, während und nach der Herstellung durchgeführt werden, mit Angabe ihrer Häufigkeit;
  - Qualitätssicherungsunterlagen wie Kontrollberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.;
  - Mittel, mit denen die Verwirklichung der angestrebten Bauteilqualität und die wirksame Arbeitsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht werden können.
- 3.3. Die benannte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die in Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt. Bei Qualitätssicherungssystemen, die die entsprechenden harmonisierten Normen anwenden, wird von der Erfüllung dieser Anforderungen ausgegangen.

Mindestens ein Mitglied des Bewertungsteams soll über Erfahrungen mit der Bewertung der betreffenden Bauteiltechnik verfügen. Das Bewertungsverfahren umfaßt auch eine Kontrollbesichtigung des Herstellerwerks.

Die Entscheidung wird dem Hersteller mitgeteilt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.



- 3.4. Der Hersteller verpflichtet sich, die Verpflichtungen aus dem Qualitätssicherungssystem in seiner zugelassenen Form zu erfüllen und dafür zu sorgen, daß es stets sachgemäß und effizient funktioniert.

Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter unterrichtet die benannte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, laufend über alle geplanten Aktualisierungen des Qualitätssicherungssystems.

Die benannte Stelle prüft die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch den in Nummer 3.2 genannten Anforderungen entspricht oder ob eine erneute Bewertung erforderlich ist.

Sie teilt ihre Entscheidung dem Hersteller mit. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

#### 4. Überwachung unter der Verantwortlichkeit der benannten Stelle

- 4.1. Die Überwachung soll gewährleisten, daß der Hersteller die Verpflichtungen aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem vorschriftsmäßig erfüllt.

- 4.2. Der Hersteller gewährt der benannten Stelle zu Inspektionszwecken Zugang zu den Herstellungs-, Abnahme-, Prüf- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung. Hierzu gehören insbesondere

- Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
- Qualitätsberichte, wie Prüfberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.

- 4.3. Die benannte Stelle führt regelmäßig Nachprüfungen durch, um sicherzustellen, daß der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übergibt ihm einen Bericht über die Nachprüfungen.

- 4.4. Darüber hinaus kann die benannte Stelle dem Hersteller unangemeldete Besuche abstatten. Während dieser Besuche kann sie erforderlichenfalls Prüfungen zur Kontrolle des ordnungsgemäßen Funktionierens des Qualitätssicherungssystems durchführen oder durchführen lassen. Die benannte Stelle stellt dem Hersteller einen Bericht über den Besuch und im Fall einer Prüfung einen Prüfbericht zur Verfügung.

5. Der Hersteller hält mindestens 30 Jahre lang nach Herstellung des letzten Bauteils folgende Unterlagen für die Behörden der Mitgliedstaaten zur Verfügung:

- die Unterlagen gemäß Nummer 3.1 Unterabsatz 2 zweiter Gedankenstrich;
- die Aktualisierungen gemäß Nummer 3.4 Unterabsatz 2;
- die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäß den Nummern 3.4, 4.3 und 4.4.

6. Jede benannte Stelle teilt den anderen benannten Stellen die einschlägigen Angaben über die ausgestellten und zurückgezogenen Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme mit.

### MODUL F: PRÜFUNG DER PRODUKTE

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter gewährleistet und erklärt, daß die betreffenden Bauteile, auf die die Bestimmungen gemäß Nummer 3 angewandt wurden, der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

2. Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozeß die Übereinstimmung der Bauteile mit der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den Anforderungen dieser Richtlinie gewährleistet. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter bringt an jedem Bauteil die CE-Kennzeichnung an und stellt eine Konformitätserklärung aus.

3. Die benannte Stelle nimmt die entsprechenden Prüfungen und Versuche je nach Wahl des Herstellers entweder durch Kontrolle und Erprobung jedes einzelnen Bauteils gemäß Nummer 4 oder durch Kontrolle und Erprobung der Bauteile auf statistischer Grundlage gemäß Nummer 5 vor, um die Übereinstimmung des Bauteils mit den Anforderungen dieser Richtlinie zu überprüfen.

Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bewahrt mindestens 30 Jahre lang nach Herstellung des letzten Bauteils eine Kopie der Konformitätserklärung auf.

4. Kontrolle und Erprobung jedes einzelnen Bauteils
  - 4.1. Alle Bauteile werden einzeln geprüft und dabei entsprechenden Prüfungen, wie sie in der (oder den) in Artikel 2 Absatz 2 genannten europäischen Spezifikation(en) vorgesehen sind, oder gleichwertigen Prüfungen unterzogen, um ihre Übereinstimmung mit der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den Anforderungen dieser Richtlinie zu überprüfen.
  - 4.2. Die benannte Stelle bringt an jedem zugelassenen Bauteil ihre Kennnummer an oder läßt diese anbringen und stellt eine schriftliche Konformitätsbescheinigung über die vorgenommenen Prüfungen aus.
  - 4.3. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter muß auf Verlangen die Konformitätsbescheinigungen der benannten Stelle vorlegen können.
5. Statistische Kontrolle
  - 5.1. Der Hersteller legt seine Bauteile in einheitlichen Losen vor und trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozeß die Einheitlichkeit aller produzierten Lose gewährleistet.
  - 5.2. Alle Bauteile sind in einheitlichen Losen für die Prüfung bereitzuhalten. Jedem Los wird ein beliebiges Probestück entnommen. Die Probestücke werden einzeln geprüft und dabei entsprechenden Prüfungen, wie sie in der (oder den) in Artikel 2 Absatz 2 genannten europäischen Spezifikation(en) vorgesehen sind, oder gleichwertigen Prüfungen unterzogen, um ihre Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Richtlinie zu überprüfen und zu entscheiden, ob das Los akzeptiert oder abgelehnt werden soll.
  - 5.3. Bei dem statistischen Verfahren ist folgendes anzuwenden:
    - eine statistische Methode;
    - ein Stichprobenplan mit den funktionspezifischen Besonderheiten.
  - 5.4. Wird ein Los akzeptiert, so bringt die benannte Stelle ihre Kennnummer an jedem Bauteil an oder läßt sie anbringen und stellt eine schriftliche Konformitätsbescheinigung über die vorgenommenen Prüfungen aus. Alle Bauteile aus dem Los mit Ausnahme derjenigen, bei denen keine Übereinstimmung festgestellt wurde, können in Verkehr gebracht werden.

Wird ein Los abgelehnt, so trifft die benannte Stelle geeignete Maßnahmen, um zu verhindern, daß dieses Los in Verkehr gebracht wird. Bei gehäufeter Ablehnung von Losen kann die statistische Kontrolle von der benannten Stelle ausgesetzt werden.

Der Hersteller kann unter der Verantwortlichkeit der benannten Stelle die Kennnummer dieser Stelle während des Herstellungsprozesses anbringen.
  - 5.5. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter muß auf Verlangen die Konformitätsbescheinigungen der benannten Stelle vorlegen können.

#### MODUL G: EINZELPRÜFUNG

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller sicherstellt und erklärt, daß das betreffende Bauteil, für das die Bescheinigung gemäß Nummer 2 ausgestellt wurde, die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Bauteil die CE-Kennzeichnung an und stellt eine Konformitätserklärung aus.
2. Die benannte Stelle untersucht das Bauteil und unterzieht es dabei entsprechenden Prüfungen gemäß der (oder den) in Artikel 2 Absatz 2 genannten europäischen Spezifikation(en) oder gleichwertigen Prüfungen, um seine Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen dieser Richtlinie zu überprüfen.

Die benannte Stelle bringt ihre Kennnummer an dem Bauteil an oder läßt diese anbringen und stellt eine Konformitätsbescheinigung über die durchgeführten Prüfungen aus.
3. Zweck der technischen Unterlagen ist es, die Bewertung der Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Richtlinie sowie das Verständnis des Entwurfs, der Fertigung und der Funktionsweise des Bauteils zu ermöglichen.

Soweit dies für die Bewertung relevant ist, müssen die Unterlagen folgendes enthalten:

- eine allgemeine Beschreibung des Baumusters;
- Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Unterbaugruppen, Schaltkreisen usw.;
- Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der genannten Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Bauteils erforderlich sind;
- eine Liste der in Artikel 2 Absatz 2 genannten, ganz oder teilweise angewandten europäischen Spezifikationen sowie eine Beschreibung der zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gewählten Lösungen, soweit die in Artikel 2 Absatz 2 genannten europäischen Spezifikationen nicht angewandt worden sind;
- die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen usw.;
- Prüfberichte;
- Anwendungsgebiet der Bauteile.

#### MODUL H: UMFASSENDE QUALITÄTSSICHERUNG

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller, der die Verpflichtungen gemäß Nummer 2 erfüllt, sicherstellt und erklärt, daß die betreffenden Bauteile die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Bauteil die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus. Der CE-Kennzeichnung wird die Kennnummer der benannten Stelle hinzugefügt, die für die Überwachung gemäß Nummer 4 zuständig ist.
2. Der Hersteller unterhält ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Entwurf, Fertigung sowie Endabnahme und Prüfung gemäß Nummer 3 und unterliegt der Überwachung gemäß Nummer 4.
3. Qualitätssicherungssystem
- 3.1. Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems.

Der Antrag enthält folgendes:

- alle einschlägigen Angaben über die vorgesehene Bauteilkategorie;
  - die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem.
- 3.2. Das Qualitätssicherungssystem muß die Übereinstimmung der Bauteile mit den einschlägigen Anforderungen dieser Richtlinie gewährleisten.

Alle vom Hersteller berücksichtigten Grundlagen, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und ordnungsgemäß in Form schriftlicher Maßnahmen, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem sollen sicherstellen, daß die Qualitätssicherungsgrundsätze und -verfahren wie z. B. Qualitätssicherungsprogramme, -pläne, -handbücher und -berichte einheitlich ausgelegt werden.

Sie müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:

- Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in bezug auf Entwurfs- und Bauteilqualität;
- technische Konstruktionsspezifikationen, einschließlich der in Artikel 2 Absatz 2 genannten angewandten europäischen Spezifikationen sowie — wenn die europäischen Spezifikationen nicht vollständig angewendet wurden — die Mittel, mit denen gewährleistet werden soll, daß die einschlägigen grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt werden;
- Techniken zur Kontrolle und Prüfung des Entwicklungsergebnisses, Verfahren und systematische Maßnahmen, die bei der Entwicklung der zur betreffenden Bauteilkategorie gehörenden Bauteile angewandt werden;
- entsprechende Fertigungs-, Qualitätskontroll- und Qualitätssicherungstechniken, angewandte Verfahren und systematische Maßnahmen;

- vor, während und nach der Herstellung durchgeführte Untersuchungen und Prüfungen unter Angabe ihrer Häufigkeit;
- Qualitätssicherungsunterlagen wie Kontrollberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.;
- Mittel, mit denen die Erreichung der geforderten Entwurfs- und Bauteilqualität sowie die wirksame Arbeitsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht werden.

- 3.3. Die benannte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die unter Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt. Bei Qualitätssicherungssystemen, die die entsprechende harmonisierte Norm anwenden, wird von der Erfüllung dieser Anforderungen ausgegangen.

Mindestens ein Mitglied des Bewertungsteams soll über Erfahrungen in der Bewertung der betreffenden Bauteiltechnik verfügen. Das Bewertungsverfahren umfaßt auch eine Besichtigung des Herstellerwerks.

Die Entscheidung wird dem Hersteller mitgeteilt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

- 3.4. Der Hersteller verpflichtet sich, die Verpflichtungen aus dem Qualitätssicherungssystem in seiner zugelassenen Form zu erfüllen und dafür zu sorgen, daß es stets sachgemäß und effizient funktioniert.

Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter unterrichtet die benannte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, laufend über alle geplanten Aktualisierungen des Qualitätssicherungssystems.

Die benannte Stelle prüft die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch den in Nummer 3.2 genannten Anforderungen entspricht oder ob eine erneute Bewertung erforderlich ist.

Sie teilt ihre Entscheidung dem Hersteller mit. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

#### 4. Überwachung unter der Verantwortung der benannten Stelle

- 4.1. Die Überwachung soll gewährleisten, daß der Hersteller die Verpflichtungen aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem vorschriftsmäßig erfüllt.

- 4.2. Der Hersteller gewährt der benannten Stelle zu Inspektionszwecken Zugang zu den Entwicklungs-, Fertigungs-, Abnahme-, Prüf- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung. Hierzu gehören insbesondere

- Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
- die vom Qualitätssicherungssystem für den Entwicklungsbereich vorgesehenen Qualitätsberichte wie Ergebnisse von Analysen, Berechnungen, Prüfungen usw.;
- die vom Qualitätssicherungssystem für den Fertigungsbereich vorgesehenen Qualitätsberichte wie Prüfberichte, Prüfdaten, Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.

- 4.3. Die benannte Stelle führt regelmäßig Nachprüfungen durch, um sicherzustellen, daß der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übergibt ihm einen Bericht über die Nachprüfungen.

- 4.4. Darüber hinaus kann die benannte Stelle dem Hersteller unangemeldete Besuche abstatten. Während dieser Besuche kann sie erforderlichenfalls Prüfungen zur Kontrolle des ordnungsgemäßen Funktionierens des Qualitätssicherungssystems durchführen oder durchführen lassen. Die benannte Stelle stellt dem Hersteller einen Bericht über den Besuch und im Fall einer Prüfung einen Prüfbericht zur Verfügung.

5. Der Hersteller hält mindestens 30 Jahre lang nach Herstellung des letzten Bauteils folgende Unterlagen für die Behörden der Mitgliedstaaten zur Verfügung:

- die Unterlagen gemäß Nummer 3.1 Unterabsatz 2 zweiter Gedankenstrich;
- die Aktualisierungen gemäß Nummer 3.4 Unterabsatz 2;
- die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäß den Nummern 3.4, 4.3 und 4.4.

6. Jede benannte Stelle teilt den anderen benannten Stellen die einschlägigen Angaben über die ausgestellten und zurückgezogenen Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme mit.
  7. Zusatzbestimmungen: Entwurfsprüfung
    - 7.1. Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle die Prüfung des Entwurfs.
    - 7.2. Aus dem Antrag müssen Auslegung, Herstellungs- und Funktionsweise des Bauteils ersichtlich sein; der Antrag muß eine Bewertung der Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Richtlinie ermöglichen.

Er muß folgendes umfassen:

      - die zugrunde gelegten technischen Entwurfsspezifikationen, einschließlich der in Artikel 2 Absatz 2 genannten angewandten europäischen Spezifikationen;
      - die erforderlichen Nachweise für ihre Eignung, insbesondere dann, wenn die in Artikel 2 Absatz 2 genannten europäischen Spezifikationen nicht vollständig angewandt wurden. Dieser Nachweis schließt die Ergebnisse von Prüfungen ein, die in geeigneten Laboratorien des Herstellers oder in seinem Auftrag durchgeführt wurden.
    - 7.3. Die benannte Stelle prüft den Antrag und stellt dem Antragsteller eine EG-Entwurfsprüfbescheinigung aus, wenn der Entwurf die Vorschriften dieser Richtlinie erfüllt. Die Bescheinigung enthält die Ergebnisse der Prüfung, Bedingungen für ihre Gültigkeit, die für die Identifizierung des zugelassenen Entwurfs erforderlichen Angaben und gegebenenfalls eine Beschreibung der Funktionsweise des Bauteils.
    - 7.4. Der Antragsteller hält die benannte Stelle, die die EG-Entwurfsprüfbescheinigung ausgestellt hat, über Änderungen an dem zugelassenen Entwurf auf dem laufenden. Änderungen am zugelassenen Entwurf bedürfen einer zusätzlichen Zulassung seitens der benannten Stelle, die die EG-Entwurfsprüfbescheinigung ausgestellt hat, soweit diese Änderungen die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 oder mit den vorgeschriebenen Bedingungen für die Benutzung des Bauteils beeinträchtigen können. Diese zusätzliche Zulassung wird in Form einer Ergänzung der EG-Entwurfsprüfbescheinigung erstellt.
    - 7.5. Jede benannte Stelle übermittelt den anderen benannten Stellen einschlägige Angaben über
      - die ausgestellten EG-Entwurfsprüfbescheinigungen und Ergänzungen;
      - die zurückgezogenen EG-Entwurfsprüfbescheinigungen und Ergänzungen;
      - die abgelehnten EG-Entwurfsprüfbescheinigungen und Ergänzungen.
-

## ANHANG VI

**TEILSYSTEME: EG-KONFORMITÄTSERKLÄRUNG**

Dieser Anhang gilt für die in Artikel 9 genannten Teilsysteme, um zu gewährleisten, daß diese die grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 erfüllen, die sie betreffen.

Die EG-Konformitätserklärung wird vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder — sofern ein solcher nicht vorhanden ist — von der natürlichen oder juristischen Person, die das Teilsystem in Verkehr bringt, ausgestellt; die Erklärung und die beigefügten technischen Unterlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Diese Erklärung ist wie die technischen Unterlagen in derselben Sprache oder denselben Sprachen wie die Betriebsanleitung in Anhang II Nummer 7.1.1 abzufassen und hat folgende Angaben zu enthalten:

- die Fundstelle dieser Richtlinie;
- Name und Anschrift des Auftraggebers für die EG-Prüfung;
- Beschreibung des Teilsystems;
- Name und Anschrift der benannten Stelle, die die EG-Prüfung gemäß Artikel 11 vorgenommen hat;
- sämtliche einschlägigen Bestimmungen, die das Teilsystem erfüllen muß, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder Betriebsbedingungen;
- das Ergebnis der EG-Prüfung gemäß Anhang VII (EG-Prüfbescheinigung);
- Angaben zu der Person, die bevollmächtigt ist, die Erklärung für den Hersteller, seinen Bevollmächtigten oder — sofern ein solcher nicht vorhanden ist — die natürliche oder juristische Person, die das Teilsystem in Verkehr bringt, rechtsverbindlich zu unterzeichnen.

---

## ANHANG VII

**TEILSYSTEME: KONFORMITÄTSBEWERTUNG**

1. Die EG-Prüfung ist das Verfahren, mit dem eine benannte Stelle auf Verlangen des Herstellers, seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder — sofern ein solcher nicht vorhanden ist — der natürlichen oder juristischen Person, die das Teilsystem in Verkehr bringt, prüft und bescheinigt, daß ein Teilsystem
    - richtlinienkonform und mit sonstigen in Erfüllung des EG-Vertrags anwendbaren Bestimmungen konform ist;
    - mit den technischen Unterlagen konform und fertiggestellt ist.
  2. Die Prüfung des Teilsystems erfolgt für jedes der nachfolgend angeführten Stadien:
    - Entwurf;
    - Herstellung und Abnahmeprüfung nach Fertigstellung des Teilsystems.
  3. Die der Prüfbescheinigung beigefügten technischen Unterlagen müssen folgendes enthalten:
    - Ausführungspläne und Berechnungen, Schalt- und Hydraulikpläne, Steuerstromlaufpläne, eine Beschreibung der Informatik- und Automatikpläne, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw.;
    - eine Liste der in Artikel 4 Absatz 2 genannten Sicherheitsbauteile, die in diesem Teilsystem verwendet werden;
    - Kopien der EG-Konformitätserklärung nach Anhang IV für diese Sicherheitsbauteile mit den zugehörigen Ausführungsplänen und Berechnungen sowie eine Kopie der Berichte über allenfalls durchgeführte Versuche und Prüfungen.
  4. Unterlagen und Schriftverkehr im Zusammenhang mit den Verfahren der EG-Prüfung sind in derselben Sprache oder denselben Sprachen wie die Betriebsanleitung in Anhang II Nummer 7.1.1 abzufassen.
  5. Überwachung
    - 5.1. Durch eine Überwachung ist sicherzustellen, daß die sich aus den technischen Unterlagen ergebenden Pflichten bei der Erstellung des Teilsystems erfüllt worden sind.
    - 5.2. Die für die EG-Prüfung zuständige benannte Stelle muß ständig Zugang zu den Produktionsstätten, den Lagerorten und gegebenenfalls Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen und ganz allgemein zu allen Orten haben, deren Betreten sie zur Erfüllung ihrer Aufgabe für nötig erachtet. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter oder — sofern ein solcher nicht vorhanden ist — die natürliche oder juristische Person, die das Teilsystem in Verkehr bringt, hat ihr alle sachdienlichen Unterlagen, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen über das Teilsystem, auszuhändigen oder aushändigen zu lassen.
    - 5.3. Die für die EG-Prüfung zuständige benannte Stelle führt regelmäßig Nachprüfungen (Audits) durch, um sicherzustellen, daß die Bestimmungen der Richtlinie eingehalten werden; sie liefert bei dieser Gelegenheit den für die Ausführung verantwortlichen Fachleuten einen Bericht. Sie kann verlangen, zu verschiedenen Herstellungsphasen hinzugezogen zu werden.
    - 5.4. Darüber hinaus kann die benannte Stelle unangemeldete Besichtigungen in den Produktionsstätten vornehmen. Bei dieser Gelegenheit kann die benannte Stelle vollständige oder Teilbereiche betreffende Nachprüfungen durchführen. Sie erstellt einen Besichtigungsbericht und liefert den für die Ausführung verantwortlichen Fachleuten gegebenenfalls einen Nachprüfungsbericht.
  6. Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig die einschlägigen Informationen über
    - die eingegangenen Anträge auf EG-Prüfung;
    - die ausgestellten EG-Prüfbescheinigungen;
    - die abgelehnten EG-Prüfbescheinigungen.
-

## ANHANG VIII

**VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU BERÜCKSICHTIGENDE MINDESKRITERIEN FÜR DIE BENENNUNG DER STELLEN**

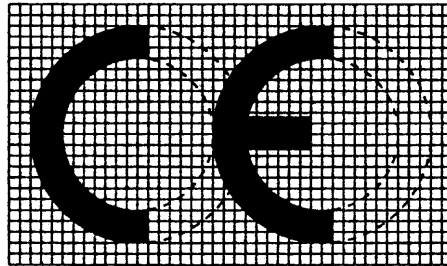
1. Die benannte Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Personal dürfen weder mit dem Urheber des Entwurfs, dem Hersteller, dem Lieferanten oder dem Installateur der zu prüfenden Sicherheitsbauteile oder Teilsysteme identisch noch Bevollmächtigte einer dieser Personen oder diejenige natürliche oder juristische Person, die diese Sicherheitsbauteile oder Teilsysteme in Verkehr gebracht hat, sein. Sie dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an der Planung, an der Herstellung, am Bau, am Vertrieb, an der Instandhaltung oder dem Einsatz dieser Sicherheitsbauteile oder Teilsysteme beteiligt sein. Die Möglichkeit eines Austausches technischer Informationen zwischen dem Hersteller und der benannten Stelle wird dadurch nicht ausgeschlossen.
  2. Die benannte Stelle und das mit der Prüfung beauftragte Personal müssen die Prüfung mit höchster beruflicher Integrität und größter technischer Kompetenz durchführen und unabhängig von jeder Einflußnahme — vor allem finanzieller Art — auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Prüfung sein, insbesondere von der Einflußnahme seitens Personen oder Personengruppen, die an den Ergebnissen der Prüfungen interessiert sind.
  3. Die benannte Stelle muß über das Personal verfügen und die Mittel besitzen, die zur angemessenen Erfüllung der mit der Durchführung der Prüfungen verbundenen technischen und administrativen Aufgaben erforderlich sind; sie muß außerdem Zugang zu den für außerordentliche Prüfungen erforderlichen Geräten haben.
  4. Das mit den Prüfungen beauftragte Personal muß folgendes besitzen:
    - eine gute technische und berufliche Ausbildung;
    - eine ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die von ihm durchgeführten Prüfungen und eine ausreichende praktische Erfahrung auf diesem Gebiet;
    - die erforderliche Eignung für die Abfassung der Bescheinigungen, Protokolle und Berichte, die notwendig sind, um die Durchführung der Prüfungen zu bescheinigen.
  5. Die Unabhängigkeit des mit der Prüfung beauftragten Personals ist zu gewährleisten. Die Höhe der Entlohnung jedes Prüfers darf sich weder nach der Zahl der von ihm durchgeführten Prüfungen noch nach den Ergebnissen dieser Prüfungen richten.
  6. Die benannte Stelle muß eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, diese Haftpflicht wird aufgrund der Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats vom Staat gedeckt oder die Prüfungen werden unmittelbar vom Mitgliedstaat selbst durchgeführt.
  7. Das Personal der Stelle ist (außer gegenüber den zuständigen Behörden desjenigen Mitgliedstaats, in dem es seine Tätigkeit ausübt) durch das Berufsgeheimnis in bezug auf alles gebunden, wovon es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie oder jeder einzelstaatlichen Rechtsvorschrift, die dieser Richtlinie Wirkung verleiht, Kenntnis erhält.
-



## ANHANG IX

**CE-KONFORMITÄTSKENNZEICHNUNG**

Die CE-Konformitätskennzeichnung besteht aus den Buchstaben „CE“ mit folgendem Schriftbild:



Bei Verkleinerung oder Vergrößerung der CE-Kennzeichnung müssen die sich aus dem oben abgebildeten Raster ergebenden Proportionen eingehalten werden.

Die verschiedenen Bestandteile der CE-Kennzeichnung müssen etwa gleich hoch sein; die Mindesthöhe beträgt 5 mm. Bei kleinen Sicherheitsbauteilen kann von dieser Mindesthöhe abgewichen werden.

Auf die CE-Kennzeichnung folgen die letzten beiden Ziffern des Jahres der Zeichenanbringung und die Kennnummer der benannten Stelle, die im Rahmen der Verfahren nach Artikel 7 Absatz 3 tätig geworden sind.

---