

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge über 3,5 Tonnen im innergemeinschaftlichen Verkehr

(94/C 38/03)

KOM(93) 679 endg. — SYN 486

(Von der Kommission vorgelegt am 15. Januar 1994)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 85/3/EWG ⁽¹⁾ über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs wurde, wie im Anhang I ausführlich dargelegt, wiederholt und in wesentlichen Punkten geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich daher, sie zusammen mit der Richtlinie 86/364/EWG des Rates in einem einzigen Text zu kodifizieren.

Die Unterschiede zwischen den gegenwärtig in den Mitgliedstaaten für Gewichte und Abmessungen von Nutzkraftfahrzeugen geltenden Vorschriften wirken sich nachteilig auf die Wettbewerbsbedingungen aus und erschweren den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

Nach dem Subsidiaritätsprinzip sind auf Gemeinschaftsebene Maßnahmen zu ergreifen, um solche Hindernisse gemeinschaftsweit zu beseitigen.

Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik sind daher einheitliche Vorschriften für Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere Merkmale bestimmter Fahrzeuge festgelegt worden, damit diese Fahrzeuge im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten besser eingesetzt werden können.

Diese Vorschriften werden sowohl dem rationellen und wirtschaftlichen Einsatz dieser Nutzkraftfahrzeuge als

auch den Erfordernissen der Unterhaltung des Straßennetzes und der Verkehrssicherheit gerecht.

Um zu gewährleisten, daß diese Richtlinie in bezug auf Sondergenehmigungen für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit unteilbaren Ladungen einheitlich angewandt wird, ist es erforderlich, diesen Begriff einzuführen.

Da die Tonne als Maßeinheit für das Fahrzeuggewicht allgemein verwendet und verstanden wird, wird diese Einheit auch in dieser Richtlinie angewendet, obwohl eingeräumt wird, daß die formale Gewichtseinheit das Newton ist.

Im Hinblick auf die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes der Gemeinschaft sollte der Geltungsbereich dieser Richtlinie auf den innerstaatlichen Verkehr ausgedehnt werden, soweit Merkmale betroffen sind, die die Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbereich maßgeblich berühren, insbesondere die höchstzulässigen Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen und das Gesamtgewicht von Kombinationen mit vier, fünf oder sechs Achsen.

Was die anderen Gewichtsmerkmale angeht, dürfen die Mitgliedstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet nur für Fahrzeuge, die im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, höhere Gewichte zulassen, als die in dieser Richtlinie vorgeschrieben.

Bei der höchstzulässigen Fahrzeugbreite von 2,5 m bleibt mitunter nicht genügend Freiraum für eine effiziente Beladung mit Paletten, was dazu geführt hat, daß in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den innerstaatlichen Verkehr verschiedentlich zusätzliche Toleranzen gelten. Daher ist eine generelle Anpassung der derzeitigen Lage erforderlich, um klare technische Anforderungen zu schaffen, wobei die Aspekte der Verkehrssicherheit dieser Merkmale berücksichtigt werden müssen.

Um den Einsatz von Verkehrsmitteln zu fördern, die eine relativ geringe Abnutzung der Straßen verursachen sowie angesichts der technischen Fortschritte der Achsenkonfiguration ist es geboten, das höchstzulässige Ge-

(¹) Zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/7/EWG des Rates.

samtgewicht für sechssachige Fahrzeugkombinationen anzuheben, sofern diese Kombinationen den Kriterien für straßenschonende Federungen entsprechen.

Da bei der Vollendung der Typgenehmigungsrichtlinien für schwere Nutzfahrzeuge große Fortschritte erzielt wurden, sollten die Vorschriften über die Einhaltung der sonstigen im Anhang II der Richtlinie 85/3/EWG festgelegten Vorschriften über andere Merkmale als die Gewichte und Abmessungen gestrichen werden.

Eine solche Änderung ist auch notwendig, um Regeln zu vermeiden, die im Widerspruch zu internationalen Übereinkommen über den Straßenverkehr stehen.

Fahrzeuge zur Beförderung einer unteilbaren Ladung, die die Gewichts- oder Abmessungsmerkmale von Anhang I dieser Richtlinie überschreitet, oder Fahrzeuge, die zu einer solchen Beförderung bestimmt sind, brauchen eine Sonderfahrgenehmigung, die von einer durch jeden Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde ausgestellt wird.

Abweichende einzelstaatliche Regeln über den Überhang von Ladungen auf Fahrzeugen führen nicht notwendigerweise zu größeren Wettbewerbsverzerrungen und sollten daher unbeschadet späterer Gemeinschaftsmaßnahmen in diesem Stadium nicht harmonisiert werden.

Falls in einem Mitgliedstaat auf einem klar abgegrenzten Sektor des Güter- und Personenverkehrs, der den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigt, Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen eingesetzt werden, deren Abmessungen oder Gesamtgewichte die in dieser Richtlinie festgelegten Werte übersteigen, sollten nach Unterrichtung der Kommission und der anderen Mitgliedstaaten für solche Sektoren Ausnahmeregelungen hinsichtlich der Höchstgewichte und -abmessungen gewährt werden.

Führen technologische Entwicklungen zu Gewichten oder Abmessungen, die die Werte dieser Richtlinie überschreiten, sollten nach Unterrichtung der Kommission und der anderen Mitgliedstaaten während eines begrenzten Versuchszeitraums Ausnahmeregelungen gewährt werden.

Fahrzeuge, die vor der Anpassung dieser Richtlinie in Betrieb genommen wurden und aufgrund früherer unterschiedlicher einzelstaatlicher Vorschriften oder Meßverfahren den in dieser Richtlinie festgelegten Gewichts- und Abmessungsmerkmalen nicht entsprechen, sollten während einer Übergangszeit weiterhin innerhalb des Zulassungsmitgliedstaats Beförderungsdienste bereitstellen dürfen.

Für in einem Mitgliedstaat zugelassene Nutzfahrzeuge dürfen zusätzliche technische Anforderungen im Zusammenhang mit den Gewichten und Abmessungen gelten. Diese Anforderungen dürfen den Verkehr zwischen Nutzfahrzeugen zwischen Mitgliedstaaten nicht erschweren.

Zur leichteren Überwachung der Übereinstimmung der Fahrzeuge mit den Vorschriften dieser Richtlinie muß sichergestellt werden, daß die Fahrzeuge mit einem Nachweis dieser Übereinstimmung gekennzeichnet sind.

Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der im Anhang IV Teil B angegebenen Termine für die Umsetzung in einzelstaatliche Rechtsvorschriften und die Anwendung dürfen von dieser Richtlinie nicht berührt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie gilt für
- a) die Abmessungen von Straßenfahrzeugen mit mindestens vier Rädern und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h
 - des Güterkraftverkehrs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen,
 - des Personenkraftverkehrs mit mehr als neun Sitzplätzen, einschließlich Fahrersitz;
 - b) die Gewichte und bestimmte andere technische Merkmale der unter Buchstabe a) definierten und in Anhang I Nummer 2 spezifizierten Fahrzeuge.
- (2) Alle in Anhang I angegebenen Werte für die Gewichte gelten als Verkehrsnormen und betreffen daher die Beladungsbedingungen und nicht die Produktionsnormen, die in einer späteren Richtlinie festgelegt werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als

- „Kraftfahrzeug“ jedes Fahrzeug mit Antriebsmotor, das aus eigener Kraft auf Straßen verkehrt;
- „Anhängen“ jedes zum Anhängen an ein Kraftfahrzeug bestimmte Fahrzeug, ausgenommen Sattelanhänger, das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung im Güterverkehr eingesetzt wird;
- „Sattelanhänger“ jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, daß es teilweise auf diesem aufliegt und daß ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird, und das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung im Güterverkehr eingesetzt wird;
- „Fahrzeugkombinationen“ entweder
 - ein Lastzug, bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger, oder
 - ein Sattelfahrzeug, bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Sattelanhänger;

- „dickwandiges Isotherm-Fahrzeug“ jedes Fahrzeug, dessen feste oder abnehmbare Aufbauten besonders für die Beförderung von Gütern in temperaturgeführtem Zustand entsprechend den Klassen B, C, E und F des Übereinkommens vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP), ausgerüstet sind und dessen Seitenwände einschließlich der Wärmedämmung mindestens 45 mm dick sind;
- „Kraftomnibus“ ein Kraftfahrzeug mit mehr als neun Sitzplätzen, einschließlich Führersitz, das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung dazu bestimmt ist, Personen und deren Gepäck zu befördern. Es kann eine oder zwei Fahrgastebenen haben und auch einen Gepäckanhänger ziehen;
- „Gelenkbus“ ein Kraftomnibus, der sich aus zwei starren Teilfahrzeugen zusammensetzt, die durch einen Gelenkabschnitt miteinander verbunden sind. Bei diesem Fahrzeugtyp besteht eine Verbindung zwischen den Fahrgasträumen in den beiden starren Teilfahrzeugen. Aufgrund der Gelenkverbindung können sich die Fahrgäste zwischen den starren Teilfahrzeugen frei bewegen. Die beiden Teilfahrzeuge können nur in einer Werkstatt miteinander verbunden bzw. voneinander getrennt werden;
- „höchstzulässige Abmessungen“ die Höchstabmessungen, die die zuständige Behörde des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen ist, aufgrund dieser Richtlinie für den grenzüberschreitenden Verkehr für zulässig erklärt hat;
- „höchstzulässiges Gewicht“ das Höchstgewicht, zu dem die zuständige Behörde des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen ist, das beladene Fahrzeug aufgrund dieser Richtlinie für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen hat;
- „höchstzulässige Achslast“ das Höchstgewicht auf der belasteten Achse oder Achsgruppe, welches die zuständige Behörde des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen ist, aufgrund dieser Richtlinie für den grenzüberschreitenden Verkehr für zulässig erklärt hat;
- „unteilbare Ladung“ eine Ladung, die für die Zwecke der Beförderung auf der Straße nicht ohne unverhältnismäßig hohe Kosten oder Schadensrisiken in zwei oder mehr Einzelladungen geteilt werden kann und die aufgrund ihrer Abmessungen oder Massen nicht von einem Kraftfahrzeug, Anhänger, Straßenzug oder Gelenkfahrzeug, das in jeder Hinsicht den Vorschriften dieser Richtlinie entspricht, befördert werden kann;
- die Einheit „Tonne“ das von der Masse einer Tonne aufgebrachte Gewicht, das 9,8 Kilo-Newtons (kN) entspricht;

- alle im Anhang I festgelegten höchstzulässigen Abmessungen sind entsprechend Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG, zu messen.

Artikel 3

- (1) Die Mitgliedstaaten dürfen im grenzüberschreitenden Verkehr in ihrem Gebiet den Einsatz von Fahrzeugen, die in einem der Mitgliedstaaten zugelassen oder in Betrieb genommen sind, nicht aus Gründen, die die Gewichte und Abmessungen betreffen, verweigern oder verbieten, wenn diese Fahrzeuge mit den in Anhang I festgelegten Grenzwerten übereinstimmen.

Dies gilt auch dann, wenn

- a) die betreffenden Fahrzeuge in bezug auf bestimmte, in Anhang I nicht aufgeführte Gewichts- und Abmessungsmerkmale nicht den Anforderungen dieses Mitgliedstaats entsprechen;
- b) die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Fahrzeuge zugelassen bzw. in Betrieb genommen sind, höhere Grenzwerte als die in Anhang I festgelegten zugelassen hat.

- (2) Von der Vorschrift in Absatz 1 Buchstabe a) wird jedoch nicht das Recht der Mitgliedstaaten berührt, unter entsprechender Beachtung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften vorzuschreiben, daß die in ihrem Gebiet zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge in Anhang I nicht aufgeführte Gewichts- und Abmessungsmerkmale aufweisen müssen, die den innerstaatlichen Anforderungen entsprechen.

Artikel 4

- (1) Die Mitgliedstaaten dürfen den normalen Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den Merkmalen der Punkte 1, 2.2 und 4.4 von Anhang I nicht entsprechen, auf ihrem Hoheitsgebiet nicht zulassen.

- (2) Die Mitgliedstaaten dürfen auf ihrem Hoheitsgebiet den Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen zulassen, die den unter den Punkten 2.1, 2.3, 2.4, 3, 4.1, 4.2 und 4.3 des Anhangs I festgelegten Merkmalen nicht entsprechen.

- (3) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die diese Höchstwerte überschreiten, dürfen nur mit Sondergenehmigungen für den Verkehr zugelassen werden, die von zuständigen Behörden ohne Diskriminierung ausgestellt werden, wenn diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen unteilbare Ladungen befördern oder für deren Beförderung bestimmt sind.

- (4) Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, daß Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen auf ihrem Hoheitsgebiet verkehren, die für den Güter- oder Personenverkehr benutzt und in bestimmten Verkehrsbereichen ein-

gesetzt werden, die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, und die Abmessungen oder Gewichte aufweisen, die die Werte der Punkte 1, 2.2 und 4.4 des Anhangs I übersteigen. Sie setzen die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

(5) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen, und eine oder mehrere Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können, dürfen während eines Versuchszeitraums für den Einsatz in bestimmten innerstaatlichen Verkehrsbereichen zugelassen werden. Die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten werden darüber unterrichtet.

(6) Die Mitgliedstaaten dürfen den Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güter- oder Personenverkehr eingesetzt werden und vor dem 1. Januar 1995 zugelassen wurden, und deren Abmessungen und Gewichte aufgrund früherer abweichender einzelstaatlicher Vorschriften oder Meßverfahren die Werte der Punkte 1, 2.2 und 4.4 des Anhangs I übersteigen, auf ihrem Hoheitsgebiet bis zum 31. Dezember 2000 gestatten.

Artikel 5

(1) Für die Zwecke des Artikels 3 gelten Sattelkraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommen werden und nicht mit den neuen Bestimmungen nach Anhang I Nummern 1.6 und 4.4 in Einklang stehen, als mit diesen Bestimmungen vereinbar, sofern ihre Gesamtlänge nicht mehr als 15,50 m beträgt.

(2) Für die Zwecke des Artikels 3 gelten Lastzüge, deren Kraftfahrzeug vor dem 31. Dezember 1991 in Betrieb genommen wird und nicht mit den Bestimmungen nach Anhang I Nummern 1.7 und 1.8 in Einklang stehen, bis zum 31. Dezember 1998 als mit diesen Bestimmungen vereinbar, sofern ihre Gesamtlänge nicht mehr als 18,00 m beträgt.

Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die in Artikel 2 genannten Fahrzeuge, die mit dieser Richtlinie übereinstimmen, mit einem der unter den Buchstaben a), b) und c) genannten Nachweise versehen sind:

a) einer Kombination aus den folgenden beiden Schildern:

- dem „Fabrikschild“, das gemäß der Richtlinie 76/114/EWG erstellt und angebracht wird,
- dem dem Anhang III entsprechenden und gemäß der Richtlinie 76/114/EWG erstellten und angebrachten Abmessungsschild;

b) einem einzigen, gemäß der Richtlinie 76/114/EWG erstellten und angebrachten Schild, das die Angaben der beiden unter Buchstabe a) genannten Schilder enthält;

c) einem einzigen Dokument, das von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats ausgestellt wird, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. Dieses Dokument muß die gleichen Rubriken und die gleichen Angaben wie die unter Buchstabe a) genannten Schilder aufweisen. Es muß an einer für die Kontrolle leicht zugänglichen und gut geschützten Stelle mitgeführt werden.

(2) Wenn die Merkmale des Fahrzeugs nicht mehr denjenigen entsprechen, die auf dem Nachweis der Übereinstimmung angegeben sind, trifft der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß der Nachweis der Übereinstimmung geändert wird.

(3) Die in Absatz 1 genannten Schilder und Dokumente werden von den Mitgliedstaaten als Nachweis für die Übereinstimmung der Fahrzeuge gemäß dieser Richtlinie anerkannt.

(4) Fahrzeuge, die mit einem Nachweis der Übereinstimmung versehen sind, können unterzogen werden:

- Stichprobenkontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Gewichte;
- Kontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Abmessungen lediglich im Falle eines Verdachts auf Nichtübereinstimmung mit dieser Richtlinie.

(5) In der mittleren Spalte des Nachweises der Übereinstimmung hinsichtlich der Gewichte werden gegebenenfalls die für das betreffende Fahrzeug geltenden Gemeinschaftswerte für die Gewichte aufgeführt.

Für unter Nummer 2.2.2 Buchstabe c) des Anhangs I genannte Fahrzeuge wird unter dem höchstzulässigen Gewicht der Fahrzeugkombination in Klammern die Eintragung „44 t“ hinzugefügt.

(6) Jeder Mitgliedstaat kann für andere als von der Nummer 2.2 des Anhangs I abgedeckte Fahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen sind oder in Betrieb genommen wurden, beschließen, daß die aufgrund seiner innerstaatlichen Rechtsvorschriften zulässigen Höchstgewichte in der linken Spalte und die technisch zulässigen Gewichte in der rechten Spalte des Nachweises der Übereinstimmung angegeben werden.

Artikel 7

Diese Richtlinie steht der Anwendung der einschlägigen einzelstaatlichen Bestimmungen für die Begrenzung des Gewichts und/oder der Abmessungen der Fahrzeuge auf bestimmten Straßen oder Ingenieurbauten unabhängig vom Land der Zulassung derartiger Fahrzeuge nicht entgegen.

Artikel 8

Artikel 3 gilt bis zum 31. Dezember 1998 nicht in Irland und im Vereinigten Königreich, und zwar

— hinsichtlich der Normen nach Anhang I Nummern 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 und 3.3.2

— mit Ausnahme der unter Nummer 2.2.2 genannten Sattelkraftfahrzeuge, deren

i) Gesamtgewicht 38 Tonnen nicht überschreitet,

ii) Gewicht auf jede Dreifachachse mit einem Achsabstand nach Anhang I Nummer 3.3.2 22,5 Tonnen nicht überschreitet,

— mit Ausnahme der unter den Nummern 2.2.3, 2.2.4, 2.3 und 2.4 genannten Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht folgende Höchstwerte nicht überschreitet:

i) 35 Tonnen für die unter den Nummern 2.2.3 und 2.2.4 genannten Fahrzeuge,

ii) 17 Tonnen für die unter Nummer 2.3.1 genannten Fahrzeuge,

iii) 30 Tonnen für die unter Nummer 2.3.3 genannten Fahrzeuge, vorbehaltlich der Einhaltung der unter dieser Nummer und unter Nummer 4.3 beschriebenen Bedingungen,

iv) 27 Tonnen für die unter Nummer 2.4 genannten Fahrzeuge;

— hinsichtlich der Norm nach Anhang I Nummer 3.4, mit Ausnahme der in Anhang I unter den Nummern 2.2, 2.3 und 2.4 genannten Fahrzeugen, deren Gewicht auf der Antriebsachse 10,5 Tonnen nicht überschreitet.

Artikel 9

Die im Anhang IV Teil A aufgeführten Richtlinien werden hiermit unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der im Anhang IV Teil B aufgeführten Umsetzungsstermine aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien sind als Bezugnahmen auf diese Richtlinie auszulegen und sind entsprechend der im Anhang V enthaltenen Übereinstimmungstabelle zu verstehen.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. Januar 1995 in Kraft. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser 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 11

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG I

HÖCHSTZULÄSSIGE GEWICHTE UND ABMESSUNGEN SOWIE DAMIT ZUSAMMENHÄNGENDE MERKMALE DER FAHRZEUGE

1. Höchstzulässige Abmessungen für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) genannten Fahrzeuge

1.1. Größte Länge:

— Kraftfahrzeug	12,00 m
— Anhänger	12,00 m
— Sattelkraftfahrzeug	16,50 m
— Lastzug	18,35 m
— Gelenkbus	18,00 m

1.2.	<i>Größte Breite:</i>	
	a) alle Fahrzeuge	2,55 m
	b) Kühlaufbauten von dickwandigen Isotherm-Fahrzeugen	2,60 m
1.3.	<i>Größte Höhe</i> (alle Fahrzeuge)	4,00 m
1.4.	Die unter den Nummern 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 und 4.4 genannten Werte umfassen auch die Wechsellaufbauten und genormte Frachtstücke, wie zum Beispiel Container.	
1.5.	Jedes Kraftfahrzeug und jede Fahrzeugkombination im Fahrzustand müssen sich in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m bewegen können.	
1.6.	Größter Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der hinteren Begrenzung des Sattelanhängers	12,00 m
1.7.	Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener größter Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Lade- fläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination, abzüglich des Abstands zwischen der hinteren Begrenzung des Kraft- fahrzeugs und der vorderen Begrenzung des Anhängers	15,65 m
1.8.	Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener größter Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Lade- fläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination	16,00 m
2.	Höchstzulässiges Gewicht der Fahrzeuge (in Tonnen)	
2.1.	<i>Zu einer Kombination gehörende Fahrzeuge</i>	
2.1.1.	2-achsige Anhänger	18 t
2.1.2.	3-achsige Anhänger	24 t
2.2.	<i>Fahrzeugkombinationen</i>	
2.2.1.	5- oder 6-achsige Lastzüge	
	a) 2-achsiges Kraftfahrzeug mit 3-achsigem Anhänger	40 t
	b) 3-achsiges Kraftfahrzeug mit 2-achsigem Anhänger	40 t
	c) 3-achsige Kraftfahrzeuge mit 3-achsigem Anhänger	40 t 44 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Dop- pelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird
2.2.2.	5- oder 6-achsige Sattelkraftfahrzeuge	
	a) 2-achsiges Kraftfahrzeug mit 3-achsigem Sattelanhänger	40 t
	b) 3-achsiges Kraftfahrzeug mit 2- oder 3-achsigem Sattel- anhänger	40 t
	c) 3-achsiges Kraftfahrzeug mit 2- oder 3-achsigem Sattel- anhänger, das im kombinierten Verkehr einen ISO-Con- tainer von 40 Fuß befördert	44 t

d)	3-achsiges Kraftfahrzeug mit 3-achsigem Sattelanhänger	40 t 44 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird
2.2.3.	4-achsige Lastzüge, bestehend aus einem 2-achsigen Kraftfahrzeug und einem 2-achsigen Anhänger	36 t
2.2.4.	4-achsige Sattelkraftfahrzeuge, bestehend aus einem 2-achsigen Kraftfahrzeug und einem 2-achsigen Sattelanhänger bei einem Radstand (Achsabstand) des Sattelanhängers:	
2.2.4.1.	von 1,3 m bis 1,8 m	36 t
2.2.4.2.	von mehr als 1,8 m	36 t + 2 t Gewichtstoleranz, wenn das höchstzulässige Gewicht des Kraftfahrzeugs (18 t) und die höchstzulässige Achslast der Doppelachse des Sattelanhängers (20 t) eingehalten werden und die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist.
2.3.	<i>Kraftfahrzeuge</i>	
2.3.1.	2-achsige Kraftfahrzeuge	18 t
2.3.2.	3-achsige Kraftfahrzeuge	25 t 26 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird
2.3.3.	4-achsige Kraftfahrzeuge mit 2 Lenkachsen	32 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird
2.4.	3-achsige Gelenkbusse	28 t
3.	Höchstzulässige Achslast für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) genannten Fahrzeuge (in Tonnen)	
3.1.	<i>Einzelachsen</i>	
	Einzelachse ohne Antrieb	10 t
3.2.	<i>Doppelachsen von Anhängern und Sattelanhängern</i>	
	Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:	
3.2.1.	weniger als 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2.	1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3.	1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4.	1,8 m oder mehr ($1,8 \leq d$)	20 t

3.3. *Dreifachachsen von Anhängern und Sattelanhängern*

Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:

3.3.1. 1,3 m oder weniger ($d \leq 1,3$) 21 t

3.3.2. über 1,3 m und bis zu 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$) 24 t

3.4. *Antriebsachse*

3.4.1. Antriebsachse der Fahrzeuge der Nummern 2.2.1 und 2.2.2 11,5 t

3.4.2. Antriebsachse der Fahrzeuge der Nummern 2.2.3, 2.2.4, 2.3 und 2.4 11,5 t

3.5. *Doppelachsen von Kraftfahrzeugen*

Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Radständen (Achsabständen) (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:

3.5.1. weniger als 1,0 m ($d < 1,0$ m) 11,5 t

3.5.2. 1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$) 16 t

3.5.3. 1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$) 18 t

19 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird

4. **Mit den Gewichten und Abmessungen zusammenhängende Merkmale der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) genannten Fahrzeuge**4.1. *Alle Fahrzeuge*

Das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination darf nicht weniger als 25 % des zulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen, wenn es im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird.

4.2. *Lastzüge*

Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und der ersten Achse eines Anhängers beträgt mindestens 3,00 m.

4.3. *Höchstzulässiges Gewicht je nach Radstand (Achsabstand)*

Das höchstzulässige Gewicht (in Tonnen) eines 4-achsigen Kraftfahrzeugs darf das Fünffache des Abstands (in Metern) zwischen den Mitten der vordersten und der letzten Achse nicht überschreiten.

4.4. *Sattelanhänger*

Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse des Sattelzapfens und irgendeinem Punkt des Kopfes des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen.

ANHANG II

BEDINGUNGEN FÜR DIE GLEICHWERTIGKEIT VON LUFTFEDERUNGEN UND BESTIMMTEN ANDEREN FEDERUNGSSYSTEMEN AN DER (DEN) ANTRIEBSACHSE(N) DES FAHRZEUGS

1. DEFINITION DER LUFTFEDERUNG

Ein Federungssystem gilt als luftgefedert, wenn die Federwirkung zu mindestens 75 % durch pneumatische Vorrichtungen erzeugt wird.

2. GLEICHWERTIGKEIT MIT DER LUFTFEDERUNG

Ein Federungssystem wird als der Luftfederung gleichwertig anerkannt, wenn es folgende Voraussetzungen erfüllt:

- 2.1. Während des kurzzeitigen freien niederfrequenten vertikalen Schwingungsvorgangs der gefederten Masse senkrecht über der Antriebsachse oder einer Achsgruppe dürfen die gemessene Frequenz und Dämpfung der Federung unter Höchstlast die unter den Nummern 2.2 bis 2.5 festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.
- 2.2. Jede Achse muß mit hydraulischen Dämpfern ausgerüstet sein. Bei Doppelachsen müssen die hydraulischen Dämpfer so angebracht sein, daß die Schwingung der Achsgruppe auf ein Mindestmaß reduziert wird.
- 2.3. Das mittlere Dämpfungsverhältnis D muß über 20 % der kritischen Dämpfung der Federung im Normalzustand, d. h. mit funktionstüchtigen hydraulischen Dämpfern, betragen.
- 2.4. Wenn alle hydraulischen Dämpfer entfernt oder außer Funktion gesetzt sind, darf das Dämpfungsverhältnis der Federung nicht mehr als 50 % des mittleren Dämpfungsverhältnisses D betragen.
- 2.5. Die Frequenz der gefederten Masse über der Antriebsachse oder der Achsgruppe während eines kurzzeitigen freien vertikalen Schwingungsvorgangs darf 2,0 Hz nicht überschreiten.
- 2.6. Unter Nummer 3 werden die Frequenz und die Dämpfung der Federung definiert. Unter Nummer 4 werden die Prüfverfahren zur Ermittlung der Frequenz- und der Dämpfungswerte beschrieben.

3. DEFINITION VON FREQUENZ UND DÄMPFUNG

In dieser Definition wird von einer gefederten Masse M (kg) über einer Antriebsachse oder einer Achsgruppe ausgegangen. Die Achse oder die Achsgruppe hat einen vertikalen Gesamtdruck zwischen Straßenoberfläche und gefederter Masse von K Newton/Meter (N/m) und einen Gesamtdämpfungskoeffizienten von C Newton pro Meter und Sekunde (N/ms). Z ist der Weg der gefederten Masse in vertikaler Richtung. Die Bewegungsgleichung für die freie Schwingung der gefederten Masse lautet:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

Die Frequenz der Schwingung der gefederten Masse F rad/s ist:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Die Dämpfung ist kritisch, wenn $C = C_0$ ist, wobei

$$C_0 = 2 \sqrt{KM}$$

ist.

Das Dämpfungsverhältnis als Bruchteil des kritischen Wertes ist C/C_0 .

Die kurzzeitige freie vertikale Schwingung der gefederten Masse ergibt die in Abbildung 2 dargestellte gedämpfte Sinuskurve. Die Frequenz läßt sich durch Messung der für sämtliche zu beobachtenden Schwingungszyklen benötigten Zeit ermitteln. Die Dämpfung wird durch Messung der aufeinanderfolgenden Schwingungspeaks, die in derselben Richtung auftreten, ermittelt. Wenn die Amplitudenpeaks des ersten und des zweiten Schwingungszyklus A_1 und A_2 sind, beträgt das Dämpfungsverhältnis D

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

Dabei ist $\ln$ der natürliche Logarithmus des Amplitudenverhältnisses.

4. PRÜFVERFAHREN

Um im Test das Dämpfungsverhältnis D , das Dämpfungsverhältnis bei entfernten hydraulischen Dämpfern sowie die Frequenz F der Federung bestimmen zu können, muß das beladene Fahrzeug entweder

- a) mit geringer Geschwindigkeit (5 ± 1 km/h) über eine Schwelle von 80 mm Höhe mit dem in Abbildung 1 gezeigten Profil gefahren werden; auf Frequenz und Dämpfung ist die kurzzeitige Schwingung zu untersuchen, die sich ergibt, nachdem die Räder an der Antriebsachse die Schwelle wieder verlassen haben; oder
- b) am Fahrgestell heruntergezogen werden, so daß die Antriebsachslast das Anderthalbfache des höchsten statischen Wertes beträgt. Danach wird die auf das Fahrzeug wirkende Zugkraft plötzlich aufgehoben und die daraus resultierende Schwingung untersucht; oder
- c) am Fahrgestell hochgezogen werden, so daß die gefederte Masse um 80 mm über die Antriebsachse angehoben wird. Danach wird die auf das Fahrzeug wirkende Zugkraft plötzlich aufgehoben und die daraus resultierende Schwingung untersucht; oder
- d) anderen Verfahren unterzogen werden, sofern ihre Gleichwertigkeit vom Hersteller gegenüber der zuständigen technischen Behörde zufriedenstellend nachgewiesen wurde.

Das Fahrzeug sollte zwischen Antriebsachse und Fahrgestell senkrecht über der Achse mit einem Schwingungsschreiber versehen werden. Anhand der Zeitspanne zwischen der ersten und der zweiten Kompressionsspitze lassen sich einerseits die Frequenz F und andererseits das Amplitudenverhältnis und damit dann die Dämpfung ermitteln. Bei Doppelantriebsachsen sollten Schwingungsschreiber zwischen jeder Antriebsachse und dem Fahrgestell senkrecht über diesen Achsen angebracht werden.

Abbildung 1

Schwelle für Federungsprüfungen

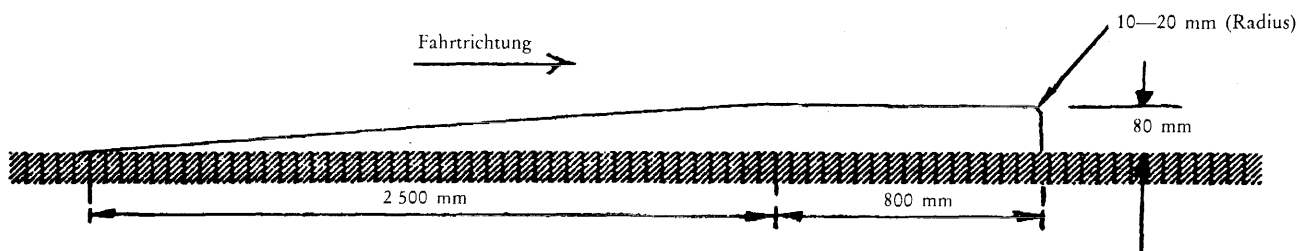
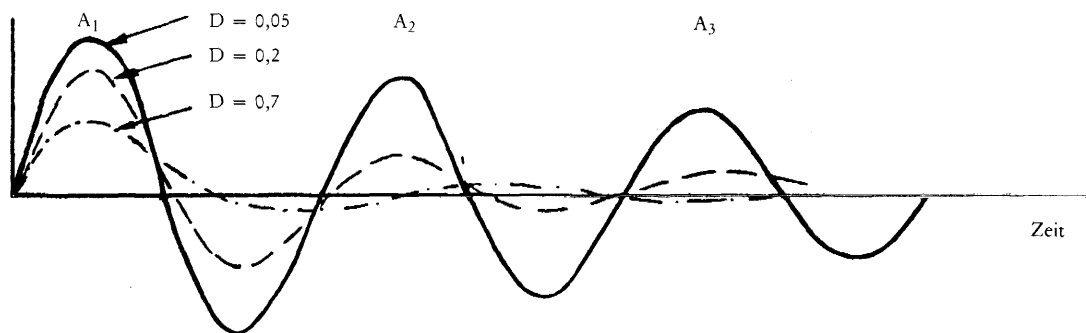


Abbildung 2

Gedämpfte Sinuskurve bei einer kurzzeitigen freien Schwingung



*ANHANG III***ABMESSUNGSSCHILD GEMÄSS ARTIKEL 6 ABSATZ 1 BUCHSTABE a)**

I. Das möglichst neben dem in der Richtlinie 76/114/EWG genannten Schild angebrachte Abmessungsschild enthält folgende Angaben:

1. Name des Herstellers ⁽¹⁾;
2. Fahrzeug-Identifizierungsnummer ⁽¹⁾;
3. Länge (L) des Kraftfahrzeugs, des Anhängers oder des Sattelanhängers;
4. Breite (W) des Kraftfahrzeugs, des Anhängers oder des Sattelanhängers;
5. Angaben zur Messung der Länge von Fahrzeugkombinationen;
 - Abstand (a) zwischen der vorderen Kraftfahrzeugbegrenzung und dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Zugfahrzeugs (Zughaken oder Sattelkupplung); bei einer Sattelkupplung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte ($a_{\min}$ und $a_{\max}$) anzugeben;
 - Abstand (b) zwischen dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Anhängers (Zugöse) bzw. Sattelanhängers (Sattelzapfen) und der hinteren Begrenzung des Anhängers bzw. Sattelanhängers; bei einer Vorrichtung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte ($b_{\min}$ und $b_{\max}$) anzugeben.

Die Länge der Fahrzeugkombinationen ist die Länge, die gemessen wird, wenn das Kraftfahrzeug und der Anhänger bzw. Sattelanhänger auf einer großen Linie stehen.

II. Die auf dem Nachweis der Übereinstimmung angeführten Werte müssen den direkt am Fahrzeug vorgenommenen Messungen genau entsprechen.

⁽¹⁾ Diese Angaben brauchen nicht wiederholt zu werden, wenn das Fahrzeug mit einem einzigen Schild ausgestattet ist, in dem die Angaben über Gewichte und Abmessungen zusammengefaßt sind.

ANHANG IV

TEIL A

AUFGEHOBENE RICHTLINIEN

(auf die in Artikel 9 Bezug genommen wird)

Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs und deren Änderungen:

- Richtlinie 86/360/EWG,
- Richtlinie 88/218/EWG,
- Richtlinie 89/338/EWG,
- Richtlinie 89/460/EWG,
- Richtlinie 89/461/EWG,
- Richtlinie 91/60/EWG,
- Richtlinie 92/7/EWG;

Richtlinie 86/364/EWG über den Nachweis der Übereinstimmung von Fahrzeugen mit der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs.

TEIL B

Richtlinie

85/3/EWG (ABl. Nr. L 2 vom 3. 1. 1985, S. 14)

86/360/EWG (ABl. Nr. L 217 vom 5. 8. 1986, S. 19)

86/364/EWG (ABl. Nr. L 221 vom 7. 8. 1986, S. 48)

88/218/EWG (ABl. Nr. L 98 vom 15. 4. 1988, S. 48)

89/338/EWG (ABl. Nr. L 142 vom 25. 5. 1989, S. 3)

89/460/EWG (ABl. Nr. L 226 vom 3. 8. 1989, S. 5)

89/461/EWG (ABl. Nr. L 226 vom 3. 8. 1989, S. 7)

91/60/EWG (ABl. Nr. L 37 vom 9. 2. 1991, S. 37)

92/7/EWG (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 29)

Termin für die Umsetzung

1. Juli 1986

1. Januar 1990

1. Juli 1991

1. Januar 1992

1. Januar 1993

—

29. Juli 1987

1. Januar 1989

1. Januar 1992

1. Januar 1993/31. Dezember 1992

1. Januar 1991

1. Oktober 1991

1. Januar 1993

ÜBEREINSTIMMUNGSTABELLE

[illegible]

Diese Richtlinie	85/3/EWG	86/360/EWG	86/364/EWG	88/218/EWG	89/338/EWG	89/460/EWG	89/461/EWG	91/60/EWG	92/7/EWG
Artikel 11	Artikel 9								
Anhang I	Anhang I								
Punkt 1	Punkt 1								
Punkt 1.1								Artikel 1 Absatz 2	
Punkt 1.2 Buchstabe a)									
Punkt 1.2 Buchstabe b)				Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b)					
Punkte 1.3 bis 1.5	Punkte 1.3 bis 1.5								
Punkt 1.6							Artikel 1 Absatz 3		
Punkte 1.7 und 1.8								Artikel 1 Absatz 3	
Punkte 2 bis 2.2.1 Buchstabe b)	Punkt 2-2.2.1 Buchstabe b)								
Punkt 2.2.1 Buchstabe c)									
Punkt 2.2.2 Buchstaben a) bis c)	Punkt 2.2.2 Buchstaben a) bis c)								
Punkt 2.2.2 Buchstabe d)									
Punkte 2.2.3 bis 2.2.4.1					Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe b)				
Punkt 2.2.4.2									Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a)
Punkte 2.3 bis 2.3.1					Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe c)				
Punkte 2.3.2 bis 2.3.3									Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben b) und c)

Diese Richtlinie	85/3/EWG	86/360/EWG	86/364/EWG	88/218/EWG	89/338/EWG	89/460/EWG	89/461/EWG	91/60/EWG	92/7/EWG
Punkt 2.4					Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe c)				
Punkte 3 bis 3.3.2	Punkte 3 bis 3.3.2								
Punkte 3.4 bis 3.4.1		Artikel 1 Absatz 3							
Punkte 3.4.2 bis 3.5.2					Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe d)				
Punkt 3.5.3									Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe d)
Punkte 4 bis 4.2	Punkte 4 bis 4.2								
Punkt 4.3					Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe e)				
Punkt 4.4							Artikel 1 Absatz 4		
Anhang II									Anhang III
Anhang III			Anhang						