

15. MÄRZ 1968 - Königlicher Erlass zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör

Im Belgischen Staatsblatt vom 16. März 2005 ist die deutsche Übersetzung dieses Erlasses als inoffizielle koordinierte Fassung veröffentlicht worden, und zwar unter Berücksichtigung der Abänderungen durch:

- den Königlichen Erlass vom 5. Januar 1970
- den Königlichen Erlass vom 14. Januar 1971
- den Königlichen Erlass vom 9. August 1971
- den Königlichen Erlass vom 29. März 1974
- den Königlichen Erlass vom 14. Mai 1975
- den Königlichen Erlass vom 21. August 1975
- den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975
- den Königlichen Erlass vom 11. August 1976
- den Königlichen Erlass vom 11. März 1977
- den Königlichen Erlass vom 1. März 1978
- den Königlichen Erlass vom 2. März 1979
- den Königlichen Erlass vom 21. Dezember
- den Königlichen Erlass vom 28. Februar 1980
- den Königlichen Erlass vom 10. Dezember 1980
- den Königlichen Erlass vom 26. Februar 1981
- den Königlichen Erlass vom 3. August 1981
- den Königlichen Erlass vom 28. September 1981
- den Königlichen Erlass vom 16. November 1984
- den Königlichen Erlass vom 13. September 1985
- den Königlichen Erlass vom 21. Mai 1987
- den Königlichen Erlass vom 9. Mai 1988
- den Königlichen Erlass vom 17. Januar
- den Königlichen Erlass vom 22. Mai 1989
- den Königlichen Erlass vom 19. Juni 1989
- den Königlichen Erlass vom 9. April 1990
- den Königlichen Erlass vom 14. Dezember 1990
- den Königlichen Erlass vom 21. Februar 1991
- den Königlichen Erlass vom 16. September 1991
- den Königlichen Erlass vom 23. September 1991
- den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1991
- den Königlichen Erlass vom 20. Juli 1993
- den Königlichen Erlass vom 17. Februar 1995
- den Königlichen Erlass vom 15. März 1995
- den Königlichen Erlass vom 10. April 1995
- den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998
- den Königlichen Erlass vom 20. Juli 2000
- den Königlichen Erlass vom 25. September 2002
- den Königlichen Erlass vom 21. Oktober 2002
- den Königlichen Erlass vom 18. Dezember 2002
- den Königlichen Erlass vom 20. Dezember 2002
- den Königlichen Erlass vom 9. März 2003
- den Königlichen Erlass vom 13. September 2004

Die vorliegende Konsolidierung enthält darüber hinaus die Abänderungen, die nach dem 13. September 2004 vorgenommen worden sind durch:

- den Königlichen Erlass vom 15. Februar 2006 (*offizielle deutsche Übersetzung: Belgisches Staatsblatt vom 31. August 2006*),
- den Königlichen Erlass vom 26. April 2006 (*offizielle deutsche Übersetzung: Belgisches Staatsblatt vom 15. Januar 2007*),
- den Königlichen Erlass vom 1. September 2006 (*offizielle deutsche Übersetzung: Belgisches Staatsblatt vom 20. Dezember 2006*),
- den Königlichen Erlass vom 10. November 2006 (*offizielle deutsche Übersetzung: Belgisches Staatsblatt vom 19. März 2007*),
- den Königlichen Erlass vom 27. April 2007 (*deutsche Übersetzung: Belgisches Staatsblatt vom 13. Dezember 2007*),
- den Königlichen Erlass vom 27. Januar 2008 (*deutsche Übersetzung: Belgisches Staatsblatt vom 16. Januar 2008*),
- den Königlichen Erlass vom 17. Dezember 2008 (*Belgisches Staatsblatt vom 3. Juni 2014*),
- den Königlichen Erlass vom 31. Januar 2009 (*Belgisches Staatsblatt vom 3. Juni 2014*),
- den Königlichen Erlass vom 17. März 2009 (*Belgisches Staatsblatt vom 3. Juni 2014*),
- den Königlichen Erlass vom 14. April 2009 (*Belgisches Staatsblatt vom 3. Juni 2014*),
- den Königlichen Erlass vom 14. April 2009 (*Belgisches Staatsblatt vom 3. Juni 2014*),
- den Königlichen Erlass vom 28. April 2009 (*Belgisches Staatsblatt vom 3. Juni 2014*),
- den Königlichen Erlass vom 20. Mai 2009 (*Belgisches Staatsblatt vom 3. Juni 2014*),
- den Königlichen Erlass vom 20. Mai 2009 (*Belgisches Staatsblatt vom 3. Juni 2014*),
- den Königlichen Erlass vom 12. November 2009

- den Königlichen Erlass vom 25. März 2010 (*Belgisches Staatsblatt* vom 3. Juni 2014).
- den Königlichen Erlass vom 07. Mai 2010
- den Königlichen Erlass vom 18.08.2010
- den Königlichen Erlass vom 28.09.2010
- den Königlichen Erlass vom 28. April 2011
- den Königlichen Erlass vom 01. Juni 2011
- den Königlichen Erlass vom 10. Januar 2012
- den Königlichen Erlass vom 17. Juni 2013 (fehlerhafte Übersetzung für Art. 2§2 Nr.7- berichtigt durch K. Willems)
- den Königlichen Erlass vom 10. Juli 2013
- den Königlichen Erlass vom 12. Juli 2013
- den Königlichen Erlass vom 06. September 2013
- den Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013
- den Königlichen Erlass vom 29. Januar 2014
- den Königlichen Erlass vom 19. März 2014
- den Königlichen Erlass vom 28. März 2014
- den Königlichen Erlass vom 04. April 2014
- den Königlichen Erlass vom 19. April 2014)
- das Gesetz vom 06. Dezember 2015
- dem Dekret der Wallonischen Region vom 20.10.2016 (abgekürzt als WR im Text)
- dem Königlichen Erlass vom 31.07.2017
- dem Königlichen Erlass vom 02.10.2017
- dem Königlichen Erlass vom 18.03.2018
- dem Erlass der WR vom 29.03.2018
- dem Erlass der WR vom 17.05.2018
- dem Königlichen Erlass vom 29.07.2019
- dem Königlichen Erlass vom 16.09.2019
- dem Königlichen Erlass vom 09.03.2022
- dem Gesetz vom 06.06.2023
- dem Königlichen Erlass vom 19.04.2023
- dem Erlass der Wallonischen Region vom 31.08.2023
- dem Erlass der Wallonischen Region vom 16.11.2023
- dem Königlichen Erlass vom 21.01.2024
- dem Erlass der Wallonischen Region vom 02.05.2024

Diese Konsolidierung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

Bei den in roter Farbe gehaltenen Textpassagen handelt es sich um freie Übersetzungen von K. Willems, da die offizielle Übersetzung nicht vorliegt.

Die vorliegenden Texte haben ausschließlich Gültigkeit in der Wallonie. Die Gesetzgebung in den Regionen Brüssel und Flandern können abweichend sein.

15. MÄRZ 1968 - Königlicher Erlass zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör.

KAPITEL I - Begriffsbestimmungen und Anwendungsbereich

Artikel 1 - § 1 - Einteilung nach internationalen Fahrzeugklassen:

1. - **Klasse M:** für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Motorfahrzeuge mit mindestens vier Rädern.

Klasse M1: für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Die Fahrzeuge der Klasse M1 werden wie folgt nach Karosserietyp und -kode unterteilt:

AA- Limousine

ISO-Norm 3833-1977, Begriff Nr. 3.1.1.1, einschließlich der Fahrzeuge mit mehr als vier Seitenfenstern

AB Schräghecklimousine

Limousine (AA) mit Schrägheck

AC Kombilimousine

ISO-Norm 3833-1977, Begriff Nr. 3.1.1.4 (Kombifahrzeug)

AD Coupé

ISO-Norm 3833-1977, Begriff Nr. 3.1.1.5

AE Kabrio-Limousine

ISO-Norm 3833-1977, Begriff Nr. 3.1.1.6

AF Mehrzweckfahrzeug

Andere als unter AA bis AC genannte Motorfahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck oder von Gütern in einem einzigen Innenraum.

Ein Fahrzeug vom Typ AF wird jedoch nicht als Fahrzeug der Klasse M1, sondern der Klasse N mit dem Kode FA angesehen, wenn es die beiden folgenden Bedingungen erfüllt:

1. Es hat außer dem Fahrersitz nicht mehr als sechs Sitzplätze.

Ein "Sitzplatz" gilt als vorhanden, wenn das Fahrzeug mit "zugänglichen" Sitzverankerungen ausgestattet ist.

Als "zugänglich" gelten Verankerungen, die benutzt werden können. Um Verankerungen unzugänglich zu machen, muss der Hersteller deren Benutzung durch praktische Maßnahmen unterbinden, beispielsweise durch Anschweißen von Abdeckplatten oder Anbringen vergleichbarer dauerhafter Einbauten, die nicht mit normalerweise verfügbaren Werkzeugen entfernt werden können.

2. $P - (M + N \times 68) > N \times 68$

Darin bedeuten:

P = technisch zulässiges Gesamtgewicht in kg,

M = Gewicht in fahrbereitem Zustand in kg,

N = Anzahl Sitzplätze außer dem Fahrersitz

Klasse M2: für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Fahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 5 Tonnen.

Klasse M3: für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Fahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 5 Tonnen.

Besondere Einteilung für Fahrzeuge der Klassen M2 und M3:

Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 werden nach folgenden Kriterien in Klassen eingeteilt:

a) Fahrzeuge, die zusätzlich zum Fahrer mehr als 22 Fahrgäste befördern können:

Klasse I: Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen,

Klasse II: Fahrzeuge, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste bestimmt sind, aber so ausgelegt sind, dass die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang und/oder in einem Bereich, der nicht größer ist als der Platz für zwei Sitzbänke, möglich ist,

Klasse III: Fahrzeuge, die ausschließlich für die Beförderung sitzender Fahrgäste ausgelegt sind,

b) Fahrzeuge, die zusätzlich zum Fahrer bis zu 22 Fahrgäste befördern können:

Klasse A: Fahrzeuge, die zur Beförderung stehender Fahrgäste ausgelegt sind; Fahrzeuge dieser Klasse verfügen über Sitzplätze und Stehplätze,

Klasse B: Fahrzeuge, die ausschließlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste bestimmt sind; in Fahrzeugen dieser Klasse sind keine Stehplätze vorgesehen.]

Die Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 werden wie folgt nach Karosserietyp und -kode unterteilt:

a) *Fahrzeuge der Klasse I*

CA: Eindeckerbus

CB: Doppeldeckerbus

CC: Eindecker-Gelenkbus

CD: Doppeldecker-Gelenkbus

CE: Eindecker-Niederflurbus

CF: Doppeldecker-Niederflurbus

CG: Eindecker-Niederflur-Gelenkbus

CH: Doppeldecker-Niederflur-Gelenkbus

b) *Fahrzeuge der Klasse II*

CI: Eindeckerbus

CJ: Doppeldeckerbus

CK: Eindecker-Gelenkbus

CL: Doppeldecker-Gelenkbus

CM: Eindecker-Niederflurbus

CN: Doppeldecker-Niederflurbus

CO: Eindecker-Niederflur-Gelenkbus

CP: Doppeldecker-Niederflur-Gelenkbus

c) *Fahrzeuge der Klasse III*

- CQ: Eindeckerbus
- CR: Doppeldeckerbus
- CS: Eindecker-Gelenkbus
- CT: Doppeldecker-Gelenkbus

d) *Fahrzeuge der Klasse A*

- CU: Eindeckerbus
- CV: Eindecker-Niederflurbus

e) *Fahrzeuge der Klasse B*

- CW: Eindeckerbus.

- 2) – **Klasse N:** für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern.

Klasse N1: für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen.

Klasse N2: für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen.

Klasse N3: für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen.

Die Fahrzeuge der Klassen N werden wie folgt nach Karosserietyp und -kode unterteilt:

- BA: Lastkraftwagen
- BB: Van
- BC: Sattelzugmaschine
- BD: Straßenzugmaschine

Ein als BB definiertes Fahrzeug mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3.500 kg wird jedoch nicht als Fahrzeug der Klasse N angesehen, wenn:

1. es über mehr als sechs Sitzplätze außer dem Fahrersitz verfügt,

oder

2. die beiden folgenden Bedingungen zutreffen:
 - i) die Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz beträgt nicht mehr als sechs und
 - ii) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$, wobei:

P = technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand (in kg),

M = Masse in fahrbereitem Zustand (in kg),

N = Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz.

Ein "Sitzplatz" gilt als vorhanden, wenn das Fahrzeug mit "zugänglichen" Sitzverankerungen ausgestattet ist.

Ein als BA, BB definiertes Fahrzeug mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 3.500 kg und das für BC oder BD mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt, wird jedoch nicht als Fahrzeug der Klasse N angesehen, wenn:

1) die Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz mehr als acht beträgt

oder

2) $P - (M + N \times 68) \quad N \times 68$ wobei:

P = technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand (in kg),

M = Masse in fahrbereitem Zustand (in kg),

N = Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz.

Ein "Sitzplatz" gilt als vorhanden, wenn das Fahrzeug mit "zugänglichen" Sitzverankerungen ausgestattet ist.]

3) - **Klasse O**: Anhänger (einschließlich Sattelanhänger).

- **Klasse O1**: Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 0,75 Tonnen.

- **Klasse O2**: Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 0,75 Tonnen bis zu 3,5 Tonnen.

- **Klasse O3**: Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 10 Tonnen.

- **Klasse O4**: Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 Tonnen.

Fahrzeuge der Klasse O werden wie folgt kodifiziert:

DA: Sattelanhänger

DB: Deichselanhänger

DC: Zentralachsanhänger.]

4) - Geländefahrzeuge (**Symbol G**)

a) Fahrzeuge der Klasse N1 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2 Tonnen und Fahrzeuge der Klasse M1 gelten als Geländefahrzeuge, wenn sie mit Folgendem ausgestattet sind:

- mit mindestens einer Vorderachse und mindestens einer Hinterachse, die so ausgelegt sind, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann,

- mit mindestens einer Differentialsperre oder mindestens einer Einrichtung, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet, und wenn sie eine Steigung von 30 % überwinden können, berechnet für ein Fahrzeug ohne Anhänger.

Außerdem müssen sie mindestens fünf der folgenden sechs Anforderungen erfüllen:

- einen vorderen Überhangwinkel von mindestens 25 haben,

- einen hinteren Überhangwinkel von mindestens 20 haben,

- einen Rampenwinkel von mindestens 20 haben,

- unter der Vorderachse eine Bodenfreiheit von mindestens 180 mm haben,

- unter der Hinterachse eine Bodenfreiheit von mindestens 180 mm haben,

- zwischen den Achsen eine Bodenfreiheit von mindestens 200 mm haben.

b) Fahrzeuge der Klasse N1 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2 Tonnen sowie Fahrzeuge der Klassen N2 und M2 und der Klasse M3 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12 Tonnen gelten als Geländefahrzeuge, wenn alle Räder gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann, oder wenn die drei folgenden Anforderungen erfüllt sind:

- Mindestens eine Vorderachse und mindestens eine Hinterachse sind so ausgelegt, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann.
- Es ist mindestens eine Differentialsperre oder mindestens eine Einrichtung vorhanden, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet.
- Sie können eine Steigung von 25 % überwinden, berechnet für ein Fahrzeug ohne Anhänger.

c) Fahrzeuge der Klasse M3 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen und Fahrzeuge der Klasse N3 gelten als Geländefahrzeuge, wenn alle Räder gleichzeitig angetrieben werden können, wobei der Antrieb einer Achse abschaltbar sein kann, oder wenn folgende Anforderungen erfüllt sind:

- Mindestens 50 % der Räder sind angetrieben.
- Es ist mindestens eine Differentialsperre oder mindestens eine Einrichtung vorhanden, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet.
- Sie können eine Steigung von 25 % überwinden, berechnet für ein Fahrzeug ohne Anhänger.

Sie müssen mindestens vier der folgenden sechs Anforderungen erfüllen:

- einen vorderen Überhangwinkel von mindestens 25 haben,
- einen hinteren Überhangwinkel von mindestens 25 haben,
- einen Rampenwinkel von mindestens 25 haben,
- unter der Vorderachse eine Bodenfreiheit von mindestens 250 mm haben,
- unter der Hinterachse eine Bodenfreiheit von mindestens 250 mm haben,
- zwischen den Achsen eine Bodenfreiheit von mindestens 300 mm haben.]

d) Das Symbol "G" wird mit dem Symbol "M" oder "N" kombiniert. So wird beispielsweise ein Fahrzeug der Klasse N1, das als Geländefahrzeug verwendet werden kann, mit "N1G" bezeichnet.

5) – **Klasse T**: Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern

5.1 **Klasse T**: alle Zugmaschinen auf Rädern; Jeder Klasse von Zugmaschinen auf Rädern beschrieben in den Punkten 5.2 bis 5.8 wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index "a" oder "b" hinzugefügt;

a) "a" für Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h;

b) "b" für Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h;

5.2 - **Klasse T1**: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Spurweite der dem Fahrer am nächsten liegenden Achse von mindestens 1150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 1000 mm;

5.3 - **Klasse T2**: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Mindestspurweite von weniger als 1150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg, einer Bodenfreiheit bis 600 mm; wenn jedoch der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine über dem Boden und der mittleren Mindestspurweite der Achsen mehr als 0,90 beträgt, ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt;

5.4 - **Klasse T3**: Zugmaschinen auf Rädern mit einer Leermasse in fahrbereitem Zustand bis 600 kg;

5.5 - **Klasse T4**: Zugmaschinen auf Rädern mit besonderer Zweckbestimmung;

5.6 - Klasse T4.1: Stelzradzugmaschinen

Zugmaschinen, die für den Gebrauch in hohen Reihenkulturen, z. B. Rebkulturen, konzipiert sind. Sie sind durch ein überhöhtes Fahrgestell oder einen überhöhten Fahrgestellteil gekennzeichnet, so dass sie parallel zu den Pflanzenreihen über diese hinwegfahren und dabei eine oder mehrere Reihen zwischen ihre Räder nehmen können. Sie sind speziell zur Beförderung oder zum Antrieb von Geräten konzipiert, die vorn, zwischen den Achsen, hinten oder auf einer Plattform angebracht sind. Befindet sich die Zugmaschine in Arbeitsposition, ist die Bodenfreiheit, gemessen in der Vertikalen der Pflanzenreihen, größer als 1000 mm. Beträgt der Quotient aus der Höhe des Schwerpunktes der Zugmaschine über dem Boden (bei normaler Bereifung) und der mittleren Mindestspurweite der Achsen mehr als 0,90, so ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

5.7 - Klasse T4.2: Überbreite Zugmaschinen

Zugmaschinen, die durch ihre großen Abmessungen gekennzeichnet und speziell zur Bearbeitung großer landwirtschaftlicher Flächen bestimmt sind.

5.8 - Klasse T4.3: Zugmaschinen mit geringer Bodenfreiheit

Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit Vierradantrieb, deren auswechselbare Geräte für Arbeiten in der Land- und Forstwirtschaft bestimmt sind, mit einem Tragrahmen, einer oder mehreren Zapfwellen, einer technisch zulässigen Masse von höchstens 10 t und einem Verhältnis technisch zulässige Masse/größte Leermasse in fahrbereitem Zustand unter 2,5. Der Schwerpunkt dieser Zugmaschinen liegt (bei normaler Bereifung) weniger als 850 mm über dem Boden.

6) – **Klasse C:** Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Gleisketten: Zugmaschinen auf Gleisketten, die über die Gleisketten angetrieben und gelenkt werden und deren Klassen C1 bis C4 analog zu den Klassen T1 bis T4 bestimmt werden.

7) – **Klasse R:** land- oder forstwirtschaftliche Anhänger

Die Fahrzeuge der Klasse R werden wie folgt nach Karosserietyp und -kode unterteilt:

- **Klasse R1:** Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 1500 kg beträgt.

- **Klasse R2:** Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 1.500 kg und bis zu 3.500 kg beträgt.

- **Klasse R3:** Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3.500kg und bis zu 21.000kg beträgt.

- **Klasse R4:** Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 21.000 kg beträgt.

Jeder Klasse von Anhängern wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index "a" oder "b" hinzugefügt:

- "a" für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h.

- "b" für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h.]

8) –**Klasse S:** gezogene auswechselbare Geräte

Die Fahrzeuge der Klasse S werden wie folgt nach Karosserietyp und -kode unterteilt:

- **Klasse S1:** gezogene auswechselbare Geräte, die für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft bestimmt sind, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 3.500kg beträgt.

- **Klasse S2:** gezogene auswechselbare Geräte, die für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft bestimmt sind, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse über 3.500 kg beträgt.

Jeder Klasse von gezogenen auswechselbaren Geräten wird je nach ihrer Auslegungsgeschwindigkeit am Ende ein Index "a" oder "b" hinzugefügt:

- "a" für gezogene auswechselbare Geräte mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h.

- "b" für gezogene auswechselbare Geräte mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h.

9) - Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung:

SA: Wohnmobile

SB: Beschussgeschützte Fahrzeuge

SC: Krankenwagen

SD: Leichenwagen

SE: Wohnanhänger

SF: Mobilkrane

SG: Sonstige Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung

SH: Rollstuhlgerechte Fahrzeuge.]

§ 2 - Begriffsbestimmungen:

Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen ist in Bezug auf vorliegenden Königlichen Erlass zu verstehen unter:

1. "**Gemeinschaft**": die Europäische Gemeinschaft.

2. "**Mitgliedstaaten**": die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft.

3. "**Richtlinie**": die Richtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.

4. "**zuständige Behörde**": der für den Straßenverkehr zuständige Minister oder sein Beauftragter.

4bis. "**Wallonischer Minister**" : der Wallonische Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört;

4ter. "**zuständige Wallonische Behörde**": der Wallonische Minister oder dessen Beauftragter.

5. "**Genehmigungsbehörde**": der Öffentliche Dienst der Wallonie - operative Generaldirektion Mobilität und Infrastruktur, ist die zuständige Behörde für alle Aspekte der Genehmigung von Typen von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten oder der Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug, für das Autorisierungsverfahren, die Ausstellung und gegebenenfalls den Entzug von Genehmigungsbögen; er fungiert ferner als Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten und sorgt dafür, dass der Hersteller seine Pflichten in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion erfüllt.

6. "**Behörde, die für die Bewertung der Technischen Dienste zuständig ist**": der Öffentliche Dienst der Wallonie - operative Generaldirektion Mobilität und Infrastruktur, ist die zuständige Behörde für die Bewertung des Technischen Dienstes. Bestimmte Bereiche davon dürfen einer Akkreditierungsstelle übertragen werden, die Unterzeichner der Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung unter Akkreditierungsstellen ist.

7. **"Technischer Dienst"**: jede Organisation oder Stelle, die von der zuständigen Behörde als Prüflabor für die Durchführung von Prüfungen oder als Konformitätsbewertungsstelle für die Durchführung der Anfangsbewertung und anderer Prüfungen oder Kontrollen im Auftrag der Genehmigungsbehörde benannt wurde, wobei diese Aufgaben auch von der Genehmigungsbehörde selbst wahrgenommen werden können.
8. **"Inhaber"**: die natürliche oder juristische Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist.
9. **"Typgenehmigung"**: das Verfahren, nach dem die Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht.
10. **"nationale Typgenehmigung"**: ein Typgenehmigungsverfahren nach belgischem Recht; die Gültigkeit einer solchen Genehmigung beschränkt sich auf das belgische Staatsgebiet.
11. **"EG-Typgenehmigung"**: das Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen der Richtlinie entspricht.
12. **"Einzelgenehmigung"**: das Verfahren, nach dem die Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein bestimmtes Fahrzeug, ob Einzelausführung oder nicht, den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht.
13. **"Mehrstufen-Typgenehmigung"**: das Verfahren, nach dem ein oder mehrere Mitgliedstaaten bescheinigen, dass - je nach Fertigungsstand - ein Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.
14. **"Mehrphasen-Typgenehmigung"**: das Fahrzeug-Genehmigungsverfahren, bei dem schrittweise für sämtliche zum Fahrzeug gehörigen Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten die EG-Typgenehmigungen erteilt werden, und das schließlich zur Genehmigung des vollständigen Fahrzeugs führt.
15. **"Einphasen-Typgenehmigung"**: das Genehmigungsverfahren, bei dem das gesamte Fahrzeug in einem einzigen Vorgang genehmigt wird.
16. **"gemischte Typgenehmigung"**: ein Mehrphasen-Typgenehmigungsverfahren, bei dem die Genehmigungen für ein System oder mehrere Systeme in der Schlussphase des Genehmigungsverfahrens für das gesamte Fahrzeug erteilt werden, ohne dass für diese Systeme ein Typgenehmigungsbogen ausgestellt werden muss.
17. **"Typgenehmigungsbogen"**: das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für einen Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit eine Genehmigung erteilt wurde.
18. **"Einzelgenehmigungsbogen"**: das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für ein Einzelfahrzeug eine Genehmigung erteilt wurde.
19. **"Übereinstimmungsbescheinigung"**: das nach dem Muster in Anhang 31 vom Hersteller ausgestellte Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass ein Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Verordnungsakten entspricht.
20. **"Prüfbescheinigung"**: das von der Prüfstelle demjenigen, der das Fahrzeug vorfährt, ausgestellte Dokument, auf dem die Ergebnisse der Kontrolle vermerkt sind.
21. **"In-den-Verkehr-Bringen eines Fahrzeugs in Belgien"**: das Verfahren, durch das ein Fahrzeug mit einem belgischen Nummernschild in den Verkehr gebracht wird.

22. "**technisches Datenblatt**" das Dokument, das vom Hersteller oder seinem Beauftragten für die Fahrzeuge der Klassen N2, N3, O3 und O4 ausgestellt wird und die spezifischen technischen Daten des Fahrzeugs enthält.
23. "**Kontrollvignette**": der Aufkleber, auf dem die Geltungsdauer der Prüfbescheinigung für Nutzfahrzeuge vermerkt ist.
24. "**Typ eines Fahrzeugs**": Fahrzeuge einer bestimmten Fahrzeugklasse, die sich zumindest hinsichtlich der in Anlage 24 aufgeführten wesentlichen Merkmale nicht unterscheiden. Ein Fahrzeugtyp kann verschiedene Varianten und Versionen umfassen.
25. "**Basisfahrzeug**": ein Fahrzeug, das für die erste Stufe eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens verwendet wird.
26. "**unvollständiges Fahrzeug**": ein Fahrzeug, das mindestens einer weiteren Vervollständigungsstufe unterzogen werden muss, damit es den einschlägigen technischen Anforderungen des vorliegenden Erlasses entspricht.
27. "**vervollständigtes Fahrzeug**": ein Fahrzeug, das einem Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren unterzogen wurde und den einschlägigen technischen Anforderungen des vorliegenden Erlasses entspricht.
28. "**vollständiges Fahrzeug**" ein Fahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen des vorliegenden Erlasses zu erfüllen.
29. "**Fahrzeug aus einer auslaufenden Serie**": ein Fahrzeug aus dem Lagerbestand, das nicht zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden kann, weil neue technische Anforderungen in Kraft getreten sind, für die es nicht genehmigt wurde.
30. "**System**": eine den Anforderungen eines der Rechtsakte unterliegende Gesamtheit von Einrichtungen, die gemeinsam eine oder mehrere bestimmte Funktionen in einem Fahrzeug erfüllen.
31. "**Bauteil**": eine den Anforderungen eines Rechtsakts unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die unabhängig von einem Fahrzeug eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht.
32. "**selbstständige technische Einheit**": eine den Anforderungen eines Rechtsakts unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die gesondert, jedoch nur in Bezug auf einen oder mehrere bestimmte Fahrzeugtypen eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht.
33. "**Originalteil oder -ausrüstung**": ein Teil oder eine Ausrüstung, das/die nach den Spezifikationen und Produktionsnormen gefertigt wird, die der Fahrzeughersteller für die Fertigung von Teilen oder Ausrüstungen für den Bau des betreffenden Fahrzeugs vorschreibt. Hierzu gehören Teile oder Ausrüstungen, die auf derselben Fertigungsstraße gefertigt wurden wie die Teile oder Ausrüstungen für den Bau des Fahrzeugs. Bis zum Nachweis des Gegenteils ist davon auszugehen, dass Teile Originalteile sind, wenn der Hersteller bescheinigt, dass die Teile die gleiche Qualität aufweisen wie die für den Bau des betreffenden Fahrzeugs verwendeten Bauteile und nach den Spezifikationen und Produktionsnormen des Fahrzeugherstellers gefertigt wurden.
34. "**Hersteller**": die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist. Die Person oder Stelle muss nicht notwendigerweise an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, das beziehungsweise die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, unmittelbar beteiligt sein.

35. "**Bevollmächtigter des Herstellers**": eine in der Gemeinschaft niedergelassene natürliche oder juristische Person, die vom Hersteller ordnungsgemäß dazu bevollmächtigt wurde, ihn in den von vorliegendem Erlass geregelten Angelegenheiten bei der Genehmigungsbehörde zu vertreten und in seinem Namen zu handeln; in den Fällen, in denen der Begriff "Hersteller" verwendet wird, ist darunter entweder der Hersteller oder sein Bevollmächtigter zu verstehen.

36. "**virtuelles Prüfverfahren**": Computersimulationen einschließlich Berechnungen, mit denen nachgewiesen wird, dass ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit den technischen Anforderungen eines Rechtsakts entspricht. Im Rahmen eines virtuellen Verfahrens ist es nicht erforderlich, die Prüfung an einem physisch vorhandenen Fahrzeug, System oder Bauteil oder einer physisch vorhandenen selbstständigen technischen Einheit durchzuführen.

37. "**Beschreibungsmappe**": die vom Antragsteller eingereichte Gesamtdokumentation, die je nach beantragtem Genehmigungstyp die in Artikel 7 erwähnten Informationen enthält.

38. "**Beschreibungsunterlagen**": die Beschreibungsmappe zuzüglich der Prüfberichte und aller anderen Schriftstücke, die der Technische Dienst oder die Genehmigungsbehörde im Zuge der Ausübung ihrer Aufgaben der Beschreibungsmappe beigefügt haben.

39. "**Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen**": das Dokument, das den Inhalt der Beschreibungsunterlagen mit geeigneter Seitennummerierung oder mit einer anderen Kennzeichnung angibt, die das Auffinden aller Seiten zweifelsfrei ermöglicht; dieses Dokument ist so zu gestalten, dass die aufeinander folgenden Schritte des Typgenehmigungsverfahrens und insbesondere das Datum der Überarbeitungen und Aktualisierungen der Beschreibungsunterlagen festgehalten werden.

40. "**Fahrzeug**": ein Kraftfahrzeug oder einen Anhänger im Sinne der nachstehenden Begriffsbestimmungen.

41. "**Kraftfahrzeug**": ein vollständiges, vervollständigtes oder unvollständiges Motorfahrzeug mit eigener Antriebsmaschine, mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, mit Ausnahme der Motorfahrzeuge der Klasse L in ihrer Definition durch die Richtlinie 2002/24/EG, wie sie durch den Königlichen Erlass vom 26. Februar 2003 zur Abänderung von Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger umgesetzt worden ist.

42. "**Hybridkraftfahrzeug**": ein Fahrzeug mit mindestens zwei verschiedenen Energiewandlern und zwei verschiedenen Energiespeichersystemen (im Fahrzeug) zum Zwecke des Fahrzeugantriebs.

43. "**Hybridelektrofahrzeug**": ein Hybridfahrzeug, das zum Zwecke des mechanischen Antriebs aus folgenden Quellen im Fahrzeug gespeicherte Energie/Leistung bezieht:

- einem Betriebskraftstoff,
- einer Speichereinrichtung für elektrische Energie/Leistung (zum Beispiel Batterie, Kondensator, Schwungrad/ Generator und dergleichen).

44. "**Personenkraftwagen**": jedes Fahrzeug der Klasse M1, dessen Innenraum nur für die Personenbeförderung ausgelegt und gebaut ist und das bei Benutzung für den gewerblichen Personenverkehr höchstens acht Sitzplätze außer dem Fahrersitz umfassen darf.

45. "**Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung**": ein Fahrzeug, das eine Funktion erfüllen soll, für die der Aufbau beziehungsweise die Ausrüstung entsprechend angepasst werden muss. Zu dieser Kategorie gehören rollstuhlgerechte Fahrzeuge.

46. **"Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, mit Ausnahme von Wohnmobil, beschussgeschütztem Fahrzeug, Krankenwagen, Leichenwagen, rollstuhlgerechtem Fahrzeug"**: Fahrzeuge, die eine Funktion erfüllen sollen, für die der Aufbau beziehungsweise die Ausrüstung entsprechend angepasst werden muss. Die Kodierung dieser Fahrzeuge ist SG.
47. **"Kombiwagen"**: jedes Fahrzeug der Klasse M1, das für die Personen- und Güterbeförderung ausgelegt und gebaut ist und bei Benutzung für den gewerblichen Personenverkehr höchstens acht Sitzplätze außer dem Fahrersitz umfassen darf.
48. **"Kleinbus"**: jedes Fahrzeug der Klasse M1, das für die Personenbeförderung ausgelegt und gebaut ist, bei Benutzung für den gewerblichen Personenverkehr höchstens acht Sitzplätze außer dem Fahrersitz umfassen darf und mit einem ähnlichen Karosserietyp wie dem von Lieferwagen oder Linienbussen ausgerüstet ist.
49. **"Kraftomnibus"**: ein Fahrzeug der Klasse M2 oder M3, das für die Beförderung von sitzenden oder stehenden Fahrgästen bestimmt und gebaut ist.
50. **"Gelenkbus"**: ein Kraftomnibus, der sich aus mindestens zwei starren Teilfahrzeugen zusammensetzt, die durch ein Gelenk miteinander verbunden sind; die Fahrgasträume der starren Teilfahrzeuge sind miteinander verbunden, so dass sich die Fahrgäste zwischen den starren Teilfahrzeugen frei bewegen können; die starren Teilfahrzeuge sind dauerhaft miteinander verbunden, so dass sie nur mit Hilfe von Einrichtungen getrennt werden können, die in der Regel nur in einer Werkstatt vorhanden sind.
51. **"Doppeldecker"**: bezeichnet einen Kraftomnibus, dessen Fahrgasträume zumindest teilweise auf zwei übereinanderliegenden Ebenen angeordnet sind, wobei die obere Ebene keine Stehplätze aufweist.
52. **"Trolleybus"**: jeder mit einem Elektromotor ausgestattete Linienbus, der die zu seiner Fortbewegung notwendige Energie einer Oberleitung entnimmt. Die Tatsache, dass ein Trolleybus mit einem Hilfsmotor ausgerüstet sein kann, der es ermöglicht, die Aufnahme elektrischer Energie zu unterbrechen, ohne dass dabei die Bewegung des Fahrzeugs unterbrochen werden muss, ändert nichts an der Art des Fahrzeugs.
53. **"dem gewerblichen Personenverkehr gleichgesetzter Gratisverkehr"**: der Verkehr, der in Artikel 2 Absatz 2 Nr. 1 und 2 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen und in Artikel 1 des Gesetzes vom 26. April 1962 über die gemeinschaftliche Beförderung der Schüler von Unterrichtsanstalten vorgesehen ist.
54. **"Lieferwagen"**: ein Lastkraftwagen mit in den Aufbau integriertem Führerhaus.
55. **"Lastkraftwagen"**: Motorfahrzeug der Klasse N1, N2 oder N3, das ausschließlich oder überwiegend für die Beförderung von Gütern bestimmt und gebaut ist.
Ein Lastkraftwagen kann auch einen Anhänger ziehen.
56. **"Zugmaschine"**: ein Kraftfahrzeug der Klasse N1, N2 oder N3, das ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Sattelanhängern und Anhängern bestimmt und gebaut ist.
57. **„Straßenzugmaschine“** bezeichnet eine Zugmaschine, die ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Anhängern mit Ausnahme von Sattelanhängern bestimmt und gebaut ist. Straßenzugmaschinen können eine Ladefläche aufweisen.
58. **"Sattelzugmaschine"**: eine Zugmaschine, die ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Sattelanhängern bestimmt und gebaut ist.

59. **"Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschine"**: jedes Motorfahrzeug auf Rädern oder Raupen mit mindestens zwei Achsen und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h, das hauptsächlich zu Traktionszwecken benutzt wird und speziell dafür ausgelegt ist, bestimmte auswechselbare Geräte, die für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmt sind, zu ziehen, zu drücken, zu tragen oder in Bewegung zu setzen oder land- oder forstwirtschaftliche Anhänger oder Maschinen zu ziehen; das Motorfahrzeug kann für den Transport von Lasten im Zusammenhang mit land- oder forstwirtschaftlichen Arbeiten eingerichtet und/oder mit Beifahrersitzen ausgestattet sein.

60. **"Land- oder forstwirtschaftlicher Anhänger"**: jedes Fahrzeug für den Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft, das im Wesentlichen zur Ankupplung an eine Zugmaschine und zur Beförderung von Lasten oder zur Behandlung von Materialien bestimmt ist, und dessen Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse dieses Fahrzeugs 3,0 oder mehr beträgt

61. **"gezogene auswechselbare land- oder forstwirtschaftliche Maschine"**: jedes Fahrzeug zum Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft, das dazu bestimmt ist, von einer Zugmaschine gezogen zu werden und das die Funktion der Zugmaschine verändert oder erweitert und das dauerhaft mit einem Gerät ausgerüstet oder für die Bearbeitung von Materialien ausgelegt ist. Sie kann auch mit einer Ladeplattform ausgestattet sein, die für die Aufnahme der zur Ausführung der Arbeiten erforderlichen Geräte und Vorrichtungen sowie für die zeitweilige Lagerung der bei der Arbeit erzeugten oder benötigten Materialien konstruiert und gebaut ist, wenn das Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse dieses Fahrzeugs weniger als 3,0 beträgt.

61bis **"land- oder forstwirtschaftliche Maschine in angehobener Stellung"**: jede Vorrichtung für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft, die nicht zur Klasse R oder zur Klasse S gehört, bestimmt, um von einer land- oder forstwirtschaftlichen Maschine in vollständig angehobener Stellung mitgeführt zu werden und das die Funktion der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine verändert oder erweitert. Die für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmte Maschine in angehobener Stellung kann vorne, hinten oder im mittleren Bereich der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine abnehmbar montiert werden. Unter "von einer land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine in vollständig angehobener Stellung mitgeführte Vorrichtung" ist eine Vorrichtung zu verstehen, die nicht über eine senkrechte Gelenkachse im Verhältnis zur land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine verfügt, wenn die Zugmaschine auf der öffentlichen Straße gebraucht wird.

62. **"Einachsschlepper"**: jedes landwirtschaftliche Mehrzweckmotorfahrzeug mit nur einer Achse, das anhand von Griffen von einem Führer gesteuert wird, der normalerweise zu Fuß ist; bestimmte Einachsschlepper können mit einem Anhänger oder mit einem gezogenen landwirtschaftlichen Gerät mit Sitzplatz ausgerüstet sein.

63. **"mobile Maschinen und Geräte"**: mobile Maschine, mobile industrielle Ausrüstungen oder Fahrzeuge mit oder ohne Aufbau, die nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße bestimmt sind und in die ein Verbrennungsmotor eingebaut ist, mit Ausnahme der Motorfahrzeuge der Klassen L und T.

64. **"Fahrzeuge, die speziell zur Beförderung von Gütern unter bestimmten Temperaturbedingungen ausgelegt sind"**: die Fahrzeuge der Klassen N und O, die mit "Wärmedämmung", "Kältespeichern", "Kältemaschinen", "Kryogener Kühlung" oder "Heizanlagen" ausgerüstet sind.

65. **"Beförderungsmittel mit besonderer Zweckbestimmung, die für die internationale Beförderungen von verderblichen Lebensmitteln zu verwenden sind (ATP)"**: die Beförderungsmittel mit "Wärmedämmung", "Kältespeicher", "Kältemaschine" oder mit "Heizanlage", die den Begriffsbestimmungen und Normen des Genfer Übereinkommens vom 1. September 1970 entsprechen. Dieses Übereinkommen ist durch das Gesetz vom 11. Juli 1979 umgesetzt worden. Diese Geräte gehören zu den Klassen N und O.

66. "**Fahrzeuge und Container auf Fahrzeugen, die für die Beförderung von Tieren verwendet werden**": Transportmittel, die so konstruiert, gebaut und in Stand gehalten sind und so verwendet werden, dass den Tieren Verletzungen und Leiden erspart werden und ihre Sicherheit gewährleistet ist. Diese Transportmittel müssen den technischen Vorschriften der Verordnung EG Nr. 1/2005 entsprechen.

67. "**Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)**": Fahrzeuge der Klassen N und O, die den Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) unterliegen.

Wenn diese Fahrzeuge ADR-Container befördern, müssen diese Fahrzeuge ADR-zertifiziert sein.

68. "**Krankenwagen**": jedes Motorfahrzeug der Klasse M, das für die Beförderung von Kranken oder Verletzten bestimmt und speziell für diesen Zweck ausgerüstet ist.

Fahrzeuge der Klasse M der Dienste für dringende medizinische Hilfe, die speziell dafür ausgerüstet sind, ein Ärzteteam und sein Material zu einem Unfallort zu bringen, werden ebenfalls als Krankenwagen angesehen.

69. "**Wohnmobil**": ein Fahrzeug der Klasse M mit besonderer Zweckbestimmung, das so konstruiert ist, dass es die Unterbringung von Personen erlaubt und mindestens folgende Ausrüstung umfasst:

- Tisch und Sitzgelegenheiten,
- Schlafgelegenheiten, die durch oder ohne Umfunktionierung der Sitze geschaffen werden können,
- eine Kochecke,
- Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen.

Diese Ausrüstungsgegenstände sind im Wohnbereich fest anzubringen, mit Ausnahme des Tisches, der leicht entfernbar sein kann.

70. "**Wohnwagen**": jedes Fahrzeug der Klasse O, das der ISO-Norm 3833:1977 Begriff Nr. 3.2.1.3 entspricht.

71. "**Leichenwagen**": jedes Kraftfahrzeug der Klasse M, das zur Beförderung von Leichen ausgerüstet ist.

72. "**beschussgeschütztes Fahrzeug**": jedes Fahrzeug, das zum Schutz der beförderten Insassen beziehungsweise Güter kugelsicher gepanzert ist.

73. "**Kranfahrzeug**": jedes als Kran gebaute oder definitiv umgebaute und ausschließlich zu diesem Zweck benutzte Motorfahrzeug der Klasse N. Unter "definitiv umgebaut" versteht man das Anbringen, auf einem Fahrgestell mit Führerhaus, eines Krans mit solchen Abmessungen, dass keine Ladefläche mehr vorhanden ist.

74. "**Mobilkrane**": Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klasse N3, die nicht für die Güterbeförderung geeignet und mit einem Kran mit einem zulässigen Lastmoment von 400 kNm oder darüber ausgerüstet sind.

75. "**langsames Fahrzeug**":

1. jedes Kraftfahrzeug, das bauartbedingt und ursprünglich eine nominale Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h erreichen kann. Durch jeden Umbau, der zur Folge hat, dass diese Höchstgeschwindigkeit überschritten werden kann, verliert das Fahrzeug den Charakter eines langsamen Fahrzeugs,

2. jeder Anhänger, der ausschließlich von den in Nummer 1 beschriebenen Fahrzeugen gezogen wird.

76. "**Fahrzeug besonderer Bauart**": jedes Fahrzeug der Klassen N, O, T, C, R, S, das aufgrund seiner Bauart oder seines definitiven Umbaus hauptsächlich als Werkzeug fungiert, mit einer Nutzlast, die im Vergleich zu seinem Eigengewicht quasi Null beträgt. Zu dieser Kategorie gehören die Fahrzeuge für landwirtschaftliche Nutzung und die Fahrzeuge für industrielle Nutzung. Es gibt zwei Geschwindigkeitskategorien:

- eine Kategorie unter 30 km/h nominal,
- eine Kategorie über 30 km/h nominal.

Was die Zulassung der Fahrzeuge betrifft, deckt der Begriff "Fahrzeug besonderer Bauart" insbesondere: selbstfahrende Industriemaschinen, selbstfahrende landwirtschaftliche Geräte, Erntemaschinen und Werkzeuganhänger.

77. "**Abschleppwagen**": jedes Motorfahrzeug der Klasse N, das bei normalem Gebrauch dazu bestimmt ist, durch Abschleppen oder Befördern von Unfallfahrzeugen oder liegengelassenen Fahrzeugen die öffentliche Straße zu räumen.

Ein Fahrzeug, das nur gelegentlich zu diesem Zweck benutzt wird, kann nicht als Abschleppwagen angesehen werden.

Es darf jedoch eine Ladefläche vorhanden sein, vorausgesetzt, dass das Fahrzeug mindestens mit einer festen Winde und mit zwei festen oder abnehmbaren Laderampen ausgerüstet ist.

78. "**Wechselaufbau**": jedes Beförderungsmittel, das auf einem Transportfahrzeug leicht befestigt und wieder davon abmontiert werden kann und als Karosserie dient.

79. "**Anhänger**": jedes Fahrzeug auf Rädern ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden.

80. "**Wohnanhänger**": jeder Anhänger, der gebaut oder umgebaut worden ist, um als Aufenthaltsort für Personen zu dienen, und dessen Inneneinrichtung dauerhaft an der Karosserie befestigt ist.

81. "**Bootsanhänger**": jeder zur Beförderung eines oder mehrerer Boote gebaute oder umgebaute Anhänger.

82. "**Segelflugzeuganhänger**": jeder zur Beförderung eines oder mehrerer Segelflugzeuge gebaute oder umgebaute Anhänger.

83. "**Baubudenanhänger**": jeder Anhänger, der ausschließlich für das Personal und das Unterbringen von Material oder für eines von beiden eingerichtet ist, der sich ständig auf der Baustelle befindet und nur ausnahmsweise auf der öffentlichen Straße verkehrt, um von einer Baustelle zur anderen gefahren zu werden.

84. "**einachsiger Anhänger**": jeder Anhänger - mit Ausnahme von Sattelanhängern -, der:

1. nur eine Achse hat,
2. nur zwei Achsen hat, wobei die eine in der Verlängerung der anderen liegt (Pendelachsen),
3. nur zwei Achsen hat, die höchstens 1 m voneinander entfernt sind,
4. nur ein Achsaggregat hat, bei dem alle Elemente zur Befestigung am Fahrgestell auf ein und derselben senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeugs befindlichen horizontalen Achse liegen, oder ein anderes Achsaggregat, das als gleichwertig angesehen werden kann.

85. "**Deichselanhänger**": jedes Anhängfahrzeug mit mindestens zwei Achsen, davon mindestens eine gelenkte Achse, und einer (relativ zum Anhänger) senkrecht beweglichen Zugeinrichtung, die keine wesentliche Last auf das Zugfahrzeug überträgt (weniger als 100 daN).

Ein an einen Dolly angekuppelter Sattelanhänger gilt als Deichselanhänger.

86. "**Zentralachsanhänger**": jeder Anhänger mit starrer Deichsel, dessen Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des (gleichmäßig beladenen) Fahrzeugs so angeordnet ist (sind), dass nur eine geringfügige statische Stützlast, die 10 % der größten Masse des Anhängers beziehungsweise eine Last von 1.000 daN nicht übersteigt (es gilt der jeweils niedrigere Wert), auf das Zugfahrzeug übertragen wird.

87. "**Sattelanhänger**": jedes Anhängfahrzeug, das ausgelegt ist, um an eine Sattelzugmaschine oder einen Dolly so angekuppelt zu werden, dass auf die Zugmaschine oder den Dolly eine beträchtliche Stützlast einwirkt.

88. "**Zug miteinander verbundener Fahrzeuge**": jede Gruppe miteinander verbundener Fahrzeuge, die durch ein und dieselbe Kraft in Bewegung gesetzt wird. Wenn ein Zug miteinander verbundener Fahrzeuge aus einem Zugfahrzeug und einem Sattelanhänger besteht, wird er Gelenkfahrzeug genannt.

89. "**Nutzfahrzeuge**": alle Fahrzeuge, die den Klassen N1, N2, N3, M2, M3, O1, O2, O3 und O4 angehören.

90. "**Fahrgestell**": die Gesamtheit aus Metall oder aus einem anderen Material, die einen Rahmen umfasst, der aus Längsträgern, Querträgern und mechanischen Elementen besteht, um einen Aufbau zu tragen.

91. "**selbsttragende Fahrzeuge**": geschweißter oder unlösbar und beständig an einer Plattform befestigter Aufbau, der als Fahrgestell dient.

92. "**Innenraum**": der ursprünglich oder durch Bau für die Beförderung und/oder den Aufenthalt des Fahrers und der Fahrgäste eingerichtete Teil des Fahrzeugs.

93. "**Bremsvorrichtung**": die Gesamtheit der Teile, deren Aufgabe es ist, die Geschwindigkeit eines fahrenden Fahrzeugs zu verringern oder es zum Stillstand zu bringen oder es im Stillstand zu halten, wenn es bereits hält; die Vorrichtung besteht aus der Bedienungsvorrichtung, der Übertragungseinrichtung und der eigentlichen Bremse.

Die Bedienungsvorrichtung ist der Teil, der unmittelbar vom Führer betätigt wird, um die zur Bremsung oder Steuerung erforderliche Energie auf die Übertragungseinrichtung aufzubringen. Diese Energie kann die Muskelkraft des Führers oder eine andere vom Führer gesteuerte Energiequelle oder gegebenenfalls die kinetische Energie eines Anhängers oder eine Kombination dieser verschiedenen Energiearten sein. Die Übertragungseinrichtung ist die Gesamtheit der Teile, die zwischen der Bedienungsvorrichtung und der Bremse angeordnet sind und diese rationell miteinander verbinden.

Die Übertragungseinrichtung kann mechanisch, hydraulisch, pneumatisch, elektrisch oder gemischt sein. Wird die Bremsung durch eine Energiequelle erreicht, die unabhängig vom Führer, aber von ihm gesteuert ist, so ist der Energievorratsbehälter ein Teil der Übertragungseinrichtung.

Die Bremse ist die Einrichtung, in der die sich der Bewegung des Fahrzeugs entgegengesetzten Kräfte erzeugt werden.

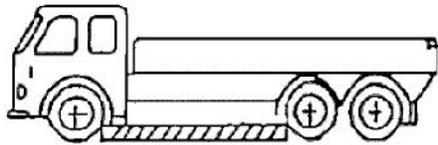
94. "**Luftfederung**": jedes Federungssystem, bei dem die Federungswirkung zu mindestens 75 % durch pneumatische Vorrichtungen erzeugt wird.

95. "**als der Luftfederung gleichwertig anerkannte Federung**": ein Federungssystem für Fahrzeugachsen oder Achsgruppen, das den Bestimmungen von Anlage 14 entspricht.

96. "**Stauvorrichtung**": die Vorrichtung, die speziell dazu ausgelegt und angefertigt worden ist, um eine Ladung zu befestigen, sie an ihrem Platz zu halten oder zu stauen, einschließlich der Strukturelemente des Fahrzeugs.

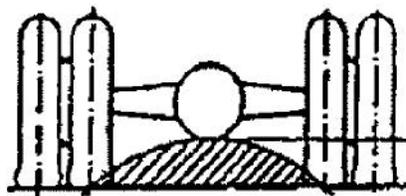
97. "**Verankerungspunkt**": der Teil der Struktur, der Apparatur oder des Zubehörs eines Fahrzeugs oder einer Ladung, an dem eine Stauvorrichtung befestigt wird.

98. "**Bodenfreiheit zwischen den Achsen**": der kleinste Abstand zwischen der Standebene und dem niedrigsten festen Punkt des Fahrzeugs. Mehrachsaggregate gelten als eine einzige Achse.



99. "**Bodenfreiheit unter einer Achse**": die Scheitelhöhe eines Kreisbogens, der durch die Mitte der Aufstandsfläche der Reifen einer Achse (der Innenreifen bei Zwillingsreifen) geht und den niedrigsten Festpunkt zwischen den Rädern berührt.

Kein starres Teil des Fahrzeugs darf in den schraffierten Kreisabschnitt der Zeichnung hineinragen. Gegebenenfalls ist die Bodenfreiheit mehrerer Achsen in der Reihenfolge ihrer Anordnung anzugeben, beispielsweise 280/250/250.



100. "**Codes für eine EG-Zulassungsbescheinigung (e-DIV)**": die Codes, die in den Zulassungsdokumenten der Fahrzeuge benutzt werden, wie in der Richtlinie 1999/37/CE erwähnt.

101. "**technisch zulässige Gesamtmasse (M)**": die vom Hersteller angegebene Höchstmasse des Fahrzeugs in beladenem Zustand, die auf der Bauart und den Leistungen des Fahrzeugs beruht. Sie wird ausgehend von der Widerstandsfähigkeit des Fahrgestells und der anderen Bauelemente des Fahrzeugs bestimmt.

Die technisch zulässige Gesamtmasse wird bei der Bestimmung der Fahrzeugklasse gemäß § 1 zugrunde gelegt; bei Zentralachsanhängern und Sattelanhängern wird jedoch diejenige Masse zugrunde gelegt, die der Achslast bei Belastung des Fahrzeugs mit seiner technisch zulässigen Gesamtmasse entspricht.

Code: e-DIV: F.1; zugelassen: F.2

Sie wird auch "höchstzulässiges Gesamtgewicht" genannt und entspricht der technisch zulässigen Masse, die eventuell durch die Vorschriften von Artikel 32 des vorliegenden Erlasses begrenzt ist.

102. "**technisch zulässige Anhängelast (TM)**": die vom Hersteller angegebene größte Anhängelast.

Code: e-DIV: O.1 (gebremster Anhänger)

O.2 (ungebremster Anhänger)

103. "**Anhängelast**": entweder die Masse eines an das Kraftfahrzeug angehängten Anhängers mit schwenkbarer Zugeinrichtung oder Sattelanhängers oder die Masse, die der Achslast eines an das Kraftfahrzeug angehängten Zentralachsanhängers oder Sattelanhängers entspricht.

104. "**technisch zulässige Stützlast am Kupplungspunkt eines Kraftfahrzeugs**": die vom Hersteller angegebene Masse, die der größten zulässigen statischen vertikalen Belastung am Kupplungspunkt entspricht, die auf der Bauart des Kraftfahrzeugs und/oder der Verbindungseinrichtung beruht. Bei Zugmaschinen in fahrbereitem Zustand schließt diese Masse definitionsgemäß nicht die Masse der Verbindungseinrichtung ein; bei anderen Fahrzeugen schließt diese Masse die Masse von Verbindungseinrichtungen, die angebracht werden sollen, ein.

105. "**technisch zulässige Stützlast am Kupplungspunkt eines Sattelanhängers oder Zentralachsanhängers**": die vom Hersteller des Anhängers angegebene Masse, die der größten zulässigen statischen vertikalen Belastung entspricht, die vom Anhänger am Kupplungspunkt auf das Zugfahrzeug übertragen wird.

106. "**technisch zulässige Achslast (m)**": die vom Fahrzeughersteller angegebene Masse, die der größten zulässigen statischen Belastung entspricht, die von der Achse auf die Fahrbahnoberfläche ausgeübt wird.

Code: e-DIV: N.i für die Achse i

107. "**technisch zulässige Achslast einer Achsgruppe (μ)**": die vom Anhängerhersteller angegebene Masse, die der größten zulässigen statischen Belastung entspricht, die von der Achsgruppe auf die Fahrbahnoberfläche ausgeübt wird und auf der Bauart des Fahrzeugs und der Achsgruppe beruht.

108. "**Hubeinrichtung**": eine ständig am Fahrzeug angebrachte Einrichtung zur Verringerung beziehungsweise Erhöhung der Achslast je nach Beladungszustand des Fahrzeugs; hierzu werden die Räder:

- entweder von der Fahrbahn abgehoben beziehungsweise zur Fahrbahn abgesenkt,
- oder nicht von der Fahrbahn abgehoben (zum Beispiel bei Luftfederungssystemen oder anderen Systemen),

um den Reifenverschleiß zu verringern, wenn das Fahrzeug nicht voll beladen ist, und/oder um das Anfahren von Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen auf glatter Fahrbahn durch eine Erhöhung der Antriebsachslast zu erleichtern.

109. "**Hubachse**": eine Achse, die mit Hilfe der Hubeinrichtung angehoben/abgesenkt werden kann.

110. "**Lastverlagerungsachse**": eine Achse, deren Belastung mit Hilfe der Hubeinrichtung ohne Anhebung der Achse verändert werden kann.

111. "**technisch zulässige Gesamtmasse einer Fahrzeugkombination (MC)**": der vom Hersteller angegebene Höchstwert der Summe der Massen des Kraftfahrzeugs in beladenem Zustand und des gezogenen Anhängers in beladenem Zustand, die auf der Bauart des Kraftfahrzeugs beruht.

Code: e-DIV: zugelassen: F.3

112. "**Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand**": die Masse des unbeladenen Fahrzeugs mit Aufbau - und im Fall einer Zugmaschine mit Verbindungseinrichtungen - in fahrbereitem Zustand oder die Masse des Fahrgestells mit Führerhaus, wenn der Aufbau und/oder die Verbindungseinrichtung nicht vom Fahrzeughersteller geliefert wird (einschließlich Kühlflüssigkeit, Schmiermittel, 90% Kraftstoff, mit Ausnahme von Abwasser 100% aller sonstigen Flüssigkeiten, Werkzeug, Ersatzrad, Fahrer (75 kg) und bei Kraftomnibussen einschließlich der Masse des Beifahrers (75 kg), wenn es im Fahrzeug einen Beifahrersitz gibt).

Code: e-DIV: G (Zugfahrzeug anderer Fahrzeugklassen als M1)

113. "**Leergewicht des Fahrzeugs**" auch "**Eigengewicht**" genannt: die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand jedoch ohne Fahrer.

Im Fall von Wohnmobilen muss das Leergewicht (Eigengewicht) das Gewicht der Frischwasser- und Gasvorratsbehälter, die auf 90% ihres Fassungsvermögens gefüllt sind, einbeziehen.

Die Prüfverfahren für die Massen und Achslasten von Kraftfahrzeugen der Klasse M1 und der Wohnmobile (Klasse M) erfolgt gemäß Anhang II, Anlage zur Richtlinie 95/48/EG der Kommission vom 20. September 1995 zur Anpassung der Richtlinie 92/21/EWG des Rates über Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klasse M1 an den technischen Fortschritt.

114. "**Nutzlast**": der Unterschied zwischen dem technisch zulässigen Gesamtgewicht in beladenem Zustand und der Masse in fahrbereitem Zustand, sofern das höchstzulässige Gesamtgewicht am Boden unter jeder Achse nicht das vom Hersteller vorgesehene Gewicht übersteigt und sofern das vom Hersteller vorgesehene Mindestgewicht auf dem Boden unter der Vorderachse erreicht wird.

Die höchstzulässige Nutzlast kann aus technischen Gründen (Berechnungsmodus der Massen, Schwerpunkt zu hoch) oder physischen Gründen (Sicherheit) begrenzt sein.

115. "**Masse der Überlast für Fahrzeuge der Klasse M1**": der Unterschied zwischen der technisch zulässigen Höchstmasse in beladenem Zustand und der Masse in fahrbereitem Zustand einschließlich der Masse von 75 kg multipliziert mit der Anzahl Sitzplätze für Fahrgäste (einschließlich Klappsitzen).

Die Überlastmasse kann die Masse zulässiger Ausrüstungen, zum Beispiel Schiebedach, Klimaanlage, Anhängervorrichtung einschließen.

Code: e-DIV: S.1 (Anzahl Sitzplätze, einschließlich Fahrersitz)

S.2 (Anzahl Stehplätze, soweit vorhanden).

116. "**Tag der Erstinverkehrbringung**": der Zeitpunkt, zu dem ein Fahrzeug in neuem Zustand erstmals benutzt wird.

117. "**Tag der Erstinverkehrbringung in Belgien**": der Zeitpunkt, zu dem ein Fahrzeug erstmals in Belgien entweder als Fahrzeug in neuem Zustand oder als importiertes Fahrzeug in gebrauchtem Zustand benutzt wird.

118. "**Tag der Wiederinverkehrbringung in Belgien**": der Zeitpunkt, zu dem ein Fahrzeug nach Wechsel des Inhabers wieder in Belgien benutzt wird, oder der Zeitpunkt, zu dem das Fahrzeug, das nur vorübergehend zugelassen war, wieder mit einem belgischen Zulassungskennzeichen in den Verkehr gebracht wird.

119. "**kommerzielle Nutzung**": jede auf kommerziellen oder persönlichen finanziellen Gewinn ausgerichtete Benutzung.

120. "**gewerbliche Nutzung**": jede auf die Ausübung einer beruflichen Tätigkeit oder den Betrieb eines Unternehmens ausgerichtete Benutzung.

121. "**Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz**": die Fahrten zum und vom Arbeitsplatz.

122. "**Verkehr zwischen Wohnung und Schule**": die Fahrten von Studierenden zu und von einer Bildungseinrichtung."

123. Die **RD-Methode** ist eine für die Ermittlung der Bremswirkung im Vergleich zum hzG entwickelte Methode, die an einem unbeladenen Fahrzeug durchgeführt wird. In der Bremskraft-Grafik werden, in Abhängigkeit des Bremszylinderdrucks, für jede Achse und das Fahrzeug die Mindestkriterien, die der erforderlichen Bremswirkung für dieses spezifische Fahrzeug mit seinen zulässigen Gewichten und hzG entsprechen, aufgestellt, denen das Fahrzeug mindestens entsprechen muss.

124. "**alternativer Kraftstoff**": ein Kraftstoff oder eine Kraftquelle, der/die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dient und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann; dazu zählt Folgendes:

- a) Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen,
- b) Wasserstoff,
- c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas ù CNG) und flüssig (Flüssigerdgas ù LNG),
- d) Flüssiggas (LPG);
- e) mechanische Energie aus bordeigenen Speichern/bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme;

125. "**Fahrzeug mit alternativem Antrieb**": ein Kraftfahrzeug, das ganz oder teilweise mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird, und genehmigt wurde;

126. "**Mängel**": technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei einer technischen Kontrolle festgestellt werden;

127. "**geringe Mängel**": Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten;

128. "**erhebliche Mängel**": Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;

129. "**gefährliche Mängel**": Mängel, die eine unmittelbare und sofortige Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen, und das Verbot der Teilnahme des Fahrzeugs am Straßenverkehr durch einen Mitgliedstaat oder seine zuständigen Behörden rechtfertigen;

130. "**Fahrzeug von historischem Interesse**": ein Fahrzeug, das alle der folgenden Voraussetzungen erfüllt:

- es wurde von mindestens dreißig Jahren hergestellt oder erstmals in Betrieb genommen,
- sein spezifischer Fahrzeugtyp nach der in vorliegendem Artikel festgelegten Definition wird nicht mehr hergestellt,
- es ist historisch erhalten, im Originalzustand bewahrt und die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wurden nicht wesentlich verändert.

Die zuständige Wallonische Behörde definiert die Begriffe "wesentliche Veränderung" und "Hauptbauteile".

131. "**Emissionsfreies Fahrzeug**": ein Fahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen CO₂ -Emissionen weniger als 1 g/kWh betragen, ermittelt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG und ihrer Durchführungsmaßnahmen oder weniger als 1 g/km, ermittelt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge und ihrer Durchführungsmaßnahmen.

132. "**intermodale Beförderungsvorgänge**":

- a) Beförderungen im kombinierten Verkehr im Sinne von Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten, bei denen ein oder mehrere Container oder Wechselaufbauten bis zu einer maximalen Gesamtlänge von 45 Fuß befördert werden;

b) Beförderungen auf dem Wasserweg, bei denen ein oder mehrere Container oder Wechselaufbauten bis zu einer maximalen Gesamtlänge von 45 Fuß befördert werden, sofern die Beförderung im Zu- und Ablauf auf der Straße im Gebiet der Union nicht mehr als 150 Kilometer beträgt. Die oben genannte Entfernung von 150 Kilometern kann überschritten werden, um das nächstgelegene geeignete Verkehrsterminal zu erreichen.

Bei intermodalen Beförderungsvorgängen kann das nächstgelegene geeignete Verkehrsterminal, das die Dienstleistung erbringt, in einem anderen Mitgliedstaat liegen als dem, in dem die Ladung geladen oder gelöscht wurde

Art. 2 - Anwendungsbereich

§ 1 - Die Vorschriften der vorliegenden allgemeinen Regelung sind anwendbar auf Kraftfahrzeuge, die mit einem belgischen Nummernschild am Verkehr teilnehmen, sowie auf von ihnen gezogene belgische Anhänger.

§ 2 - Gewisse Fahrzeugklassen unterliegen jedoch nur bestimmten Vorschriften der vorliegenden allgemeinen Regelung.

Dabei handelt es sich um:

1. die vor dem 15. Juni 1968 in Betrieb genommenen Fahrzeuge, mit Ausnahme der in Nr. 11 erwähnten landwirtschaftlichen Anhänger. Diese unterliegen nur den Bestimmungen der Artikel 10 § 2 Nrn. 9 und 10, § 4 Nr. 1 Absatz 1, 18 § 3, 19 § 3, 20 § 1 Absatz 3 und § 2, 21, 22, 23 bis 23undecies, 24, 25, 26, 28, 31 §§ 1, 3 und 4, 32 §§ 1, 2 und 3, 34 §§ 1 und 3, 36, 39, 40, 54, 55, 56, 67 §§ 1 und 4 sowie 70 bis 78 des vorliegenden Erlasses,,

2. die nach dem 15. Juni 1968 und vor dem 15. Juni 1969 in Betrieb genommenen Fahrzeuge. Diese unterliegen nur den Bestimmungen der Artikel 3 bis 16ter, 17 bis 19, 20 §1 Absatz 3 und § 2, 21 bis 58, 59 § 2, § 3, § 4 und § 5, 64 § 2 und § 3 sowie 65 bis 78 des vorliegenden Erlasses,

3. Fahrzeuge besonderer Bauart, die bauartbedingt und ursprünglich auf ebener Strecke höchstens 30 km/h erreichen können, sowie Anhänger besonderer Bauart, die keine Aufhängung haben und deren Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist. Diese unterliegen nur den Bestimmungen der Artikel 3 § 1, 10 § 4.1, 28, 31, 32, 32bis, 34, 43, 44, 45, 47, 54, 70 und 78 des vorliegenden Erlasses,

4. Fahrzeuge besonderer Bauart, die bauartbedingt und ursprünglich auf ebener Strecke eine Geschwindigkeit von 30 km/h überschreiten können, sowie Anhänger besonderer Bauart, die keine Aufhängung haben und deren Geschwindigkeit 30 km/h überschreitet. Diese unterliegen nur den Artikeln 3, § 1, 10 § 4 bis 22 und 25 bis 82 des vorliegenden Erlasses,

5. die unter einem dem Ministerium der Landesverteidigung vorbehaltenen Sonderkennzeichen zugelassenen Fahrzeuge. Diese unterliegen nur den Bestimmungen der Artikel 28 § 1 und § 2, 43 § 2 und § 3, 44 § 1, 45, 54, 70 § 2 und 78 des vorliegenden Erlasses,

6. die unter einem Kennzeichen für vorübergehende Zulassungen oder unter einem CD-Kennzeichen zugelassenen Fahrzeuge sowie die unter diesen Kennzeichen zugelassenen Unfallfahrzeuge.

Diese unterliegen nur den Bestimmungen der Artikel 10 § 4, 23 bis 23undecies, 24, 26, 28, 30 bis 35, 41, 42 Absätze 1 bis 5, 43 Punkt 1, 44 bis 53, 55, 57 §§ 1 bis 4, 58, 59, 67, 70, 71 und 78 des vorliegenden Erlasses.

7. "Die seit mehr als dreißig Jahren in Betrieb genommenen und unter einem der Kennzeichen erwähnt in Artikel 4 § 2 des Ministeriellen Erlasses vom 23. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen, zugelassenen Fahrzeuge unterliegen nur den Bestimmungen von Artikel 10 § 4 Nr. 1 Absatz 1, Artikel 23 § 1 § 2 A und D, § 3, § 4, § 5, § 6 und § 7, Artikel 23bis § 1, § 2, § 4, § 5, Artikel 23ter, Artikel 23quater, Artikel 23quinqies, Artikel 23sexies § 1 Nrn. 1, 2, 4 und 6, § 2, § 3 und § 4 Nr. 1, Artikel 23septies, Artikel 23octies, Artikel 23novies § 1 und 3, Artikel 23decies, Artikel 23undecies, Artikel 24, Artikel 25, Artikel 26, Artikel 42, Artikel 45 § 1 Nrn. 1 und 3, Artikel 47 § 1 Nr. 1 Absatz 1, Artikel 54 § 1 Nr. 1 und 3, Artikel 70 § 2, Artikel 77bis, Artikel 77ter und Artikel 8.

Diese Fahrzeuge sind dürfen nicht für den folgenden Gebrauch benutzt werden: (Fehlerkorrektur durch K. Willems)

- kommerzielle und gewerbliche Nutzung;
- Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz sowie Wohnung und Schule;
- gewerblicher Verkehr und mit gewerblichem Personenverkehr gleichgestellter kostenfreier Verkehr;
- Nutzung als Maschine oder Werkzeug sowie für Notfalleinsätze.

Für Raupenfahrzeuge ist die Nutzung beschränkt auf:

- Oldtimer-Veranstaltungen;
- Probefahrten in einem Umkreis von 3 km ab dem Abstellplatz des Fahrzeugs."

8. Mini-Touristenzüge und Fahrzeugzüge, die aus einem Zugfahrzeug und einem Planwagen bestehen mit einer Geschwindigkeit von höchstens 25 km/h, die als Attraktion [...] benutzt werden, unter der Bedingung, dass diese Beförderungen von den Gemeindebehörden als "öffentliche Unterhaltung" genehmigt sind und den Bestimmungen der Gemeindegenehmigung entsprechen. Diese Fahrzeuge unterliegen nur den Bestimmungen der Artikel 28, 31, 32, 32bis, 34, 43, 44, 45, 54 und 70 des vorliegenden Erlasses,

9. handwerklich gebaute landwirtschaftliche Anhänger, die dazu bestimmt sind, vom Antragsteller benutzt zu werden (alle Formen der gegenseitigen Betriebshilfe oder gemeinschaftlichen Arbeit einbegriffen) und ausschließlich von langsamen landwirtschaftlichen Fahrzeugen gezogen zu werden. Diese Anhänger unterliegen nur den Vorschriften der Artikel 3bis, 10 § 2.8, 10 § 2.11, 17, 18, 19 § 1, 21 § 1, 22, 23 bis 23undecies, 24 § 1 bis § 4, 25, 26, 27, 28, 31, 32 § 5, 32bis, 34 § 1, 35, 47 bis 53, 54 § 1 Nr. 1, Nr. 3 und Nr. 5, § 2, § 3, § 4 und § 8, 55, 78, 80 und 81 des vorliegenden Erlasses. Diese Fahrzeuge dürfen nicht in den Handel gebracht werden,

10. landwirtschaftliche Anhänger, die anerkannte Hersteller als "einmaliges Fahrzeug" gebaut haben und die dazu bestimmt sind, ausschließlich von langsamen landwirtschaftlichen Fahrzeugen gezogen zu werden. Diese unterliegen nur den Vorschriften der Artikel 3bis, 10 § 2.8, 10 § 2.11, 17, 18, 19 § 1, 21 § 1, 22, 23 bis 23undecies, 24 §§ 1 bis 3, 25, 26, 27, 28, 31, 32 § 5, 32bis, 34, 35, 47 bis 53, 54 § 1 Nr.1, Nr.3 und Nr.5, § 2, § 3, § 4 und § 8, 55, 78, 80 und 81 des vorliegenden Erlasses,

11. die vor dem 15. Juni 1968 in Betrieb genommenen landwirtschaftlichen Anhänger, sofern sie entweder von einer Kraftfahrzeugüberwachungseinrichtung oder vom Ministerium der Landwirtschaft identifiziert und regularisiert worden sind. Diese unterliegen nur den Bestimmungen der Artikel 3bis, 10 § 2.8, 10 § 2.9, 10 § 2.10, 21 § 1, 25, 26 § 2, 28, 31, 32 § 1, § 2 und § 3, 34 § 1, 54 § 1 Nr.1, Nr.3 und Nr.5, 55 und 78 des vorliegenden Erlasses.

12. als folkloristische Wagen benutzte Kraftfahrzeuge und Fahrzeuge, die einen folkloristischen Anhänger ziehen und nur ausnahmsweise entweder anlässlich von ordnungsgemäß genehmigten folkloristischen Veranstaltungen oder für Probefahrten im Hinblick auf solche Veranstaltungen oder, um sich zu solchen Veranstaltungen zu begeben, mit einer Geschwindigkeit von höchstens 25 km/h auf öffentlicher Straße verkehren und den Vorschriften der Gemeindegenehmigung entsprechen.

Diese Fahrzeuge unterliegen lediglich den Bestimmungen der Artikel 44, 45, 54 und 70 des vorliegenden Erlasses.

§ 3 - Einachsschlepper und ihre Anhänger unterliegen nur den Vorschriften von Artikel 3 des vorliegenden Erlasses.

§3bis - Folgende Fahrzeuge unterliegen nicht den Vorschriften der vorliegenden allgemeinen Regelung: die Raupenfahrzeuge der Streitkräfte sowie die Privatfahrzeuge der Mitglieder der Streitkräfte, der Mitglieder des Zivilpersonals und der Personen zu Lasten, die vom Oberbefehlshaber der belgischen Streitkräfte in Deutschland zugelassen worden sind in Anwendung der Bestimmungen des Zusatzabkommens zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Streitkräfte und des Unterzeichnungsprotokolls zum Zusatzabkommen, unterzeichnet in Bonn am 3. August 1959 und gebilligt durch das Gesetz vom 6. Mai 1963.

Vorliegender Erlass ist auch nicht auf Vierradfahrzeuge anwendbar, deren Leergewicht höchstens 400 kg (550 kg für Fahrzeuge, die für den Güterverkehr verwendet werden) beträgt, wobei für Elektrofahrzeuge das Gewicht der Batterien nicht einbegriffen ist, und deren Motornennleistung höchstens 15 kW beträgt. Diese Fahrzeuge werden als Dreiradfahrzeuge angesehen.

§ 3ter - Folgende Fahrzeuge unterliegen nicht den Vorschriften der vorliegenden allgemeinen Regelung: folkloristische Anhänger, die nur ausnahmsweise entweder anlässlich von ordnungsgemäß genehmigten folkloristischen Veranstaltungen oder für Probefahrten im Hinblick auf solche Veranstaltungen oder, um sich zu solchen Veranstaltungen zu begeben, mit einer Geschwindigkeit von höchstens 25 km/h auf öffentlicher Straße verkehren und den Vorschriften der Gemeindegenehmigung entsprechen.

§ 4 - Im Ausland zugelassene Motorfahrzeuge müssen, um in Belgien zum Verkehr auf der öffentlichen Straße zugelassen zu werden, die im internationalen Übereinkommen über den Straßenverkehr aufgenommenen Bedingungen erfüllen.

Das Gleiche gilt für die von ihnen oder von einem in Belgien zugelassenen Motorfahrzeug gezogenen ausländischen Anhänger.

Was die Gewichte und Abmessungen betrifft, müssen die Fahrzeuge den Bestimmungen von Artikel 32bis entsprechen.

Im Ausland zugelassene, für außergewöhnliche Transporte verwendete Fahrzeuge, die die in Artikel 32bis vorgesehenen Höchstwerte in Sachen Gewichte und Abmessungen überschreiten, dürfen das Straßennetz des belgischen Staatsgebiets auf einer vom Dienst für außergewöhnliche Transporte des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen festgelegten Strecke benutzen, wenn sie durch eine von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes ausgestellte Sonderverkehrsgenehmigung gedeckt sind. Diese Genehmigung wird gleichermaßen wie die gemäß Artikel 78 § 1 Nr.2 Buchstabe b) des vorliegenden Erlasses eventuell ausgestellte Genehmigung als Abweichung von Artikel 32bis angesehen.

Nur das Original der Genehmigung oder eine von einer zuständigen Behörde des Ursprungslandes beglaubigte Abschrift hat Beweiskraft.

KAPITEL II - Genehmigung

Art. 3 - Anwendungsbereich

§ 1- Jedes Fahrzeug der Klassen M, N, O, T, C, R und S, jedes System, Bauteil oder jede selbstständige technische Einheit für diese Fahrzeuge, das/die in Belgien gebaut, montiert oder nach dort zum erklärten Zweck des Gebrauchs eingeführt wird, muss von der zuständigen Behörde genehmigt werden.

Die in Artikel 3 des vorliegenden Erlasses genannten Fahrzeuge müssen binnen 36 Monaten nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses der regelmäßigen technischen Kontrolle vorgefahren (ab dem 20.05.2018 gerechnet)

Die Genehmigung besteht entweder aus einer Überprüfung der Übereinstimmung des Fahrzeugs, Fahrzeugtyps, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit mit den Vorschriften des vorliegenden Erlasses oder aus der Ausstellung des EG-Genehmigungsbogens oder des nationalen Genehmigungsbogens oder aus der Überprüfung der Übereinstimmung des Fahrzeugs, Fahrzeugtyps, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit mit dem dafür eventuell von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Genehmigungsbogen.

§2 - Vorliegendes Kapitel gilt für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, die in einer oder mehreren Stufen zur Teilnahme am Straßenverkehr konstruiert und gebaut werden, sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die für derartige Fahrzeuge konstruiert und gebaut sind.

Dieses Kapitel gilt auch für die Einzelgenehmigung derartiger Fahrzeuge.

Dieses Kapitel gilt auch für Teile und Ausrüstungen, die für die erwähnten Fahrzeuge bestimmt sind.

§3 - Vorliegendes Kapitel gilt nicht für die Typgenehmigung oder die Einzelgenehmigung folgender Fahrzeuge:

- a) vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge;
- b) Gleiskettenfahrzeuge, ausgenommen jene der Klasse C.

§4 - Vorliegendes Kapitel findet keine Anwendung auf folgende Fahrzeuge:

- a) Fahrzeuge, die vor dem 15. Juni 1968 in Betrieb genommen worden sind und nicht durch ein Typgenehmigungsprotokoll gedeckt zu sein brauchen,
- b) Anhänger, die ausschließlich von Schaustellern benutzt werden und typisch für diesen Beruf sind,
- c) die Fahrzeuge der föderalen und der lokalen Polizei,
- d) Fahrzeuge, die gemäß den geltenden Vorschriften mit einer Probefahrtzulassungsbescheinigung und einem Probefahrtzulassungskennzeichen versehen sind,
- e) Material, das von der zuständigen Behörde als Material besonderer Bauart anerkannt ist.

Zur Erlangung dieser Anerkennung muss der Hersteller oder sein Vertreter bei der Genehmigungsbehörde die zur Bestimmung der genauen Bezeichnung des Fahrzeugtyps notwendigen Unterlagen einreichen. Diese Bezeichnung wird anschließend durch ein nummeriertes Typbezeichnungsprotokoll (TBP) bestätigt.

Diese Bestimmung gilt für ab dem 1. Januar 1982 zugelassene Fahrzeuge.

- f) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, die ausschließlich zwischen Ein- und Ausschiffungskais, Depots, Schuppen und Lagerräumen in See- oder Binnenhäfen gemäß einer zu diesem Zweck erteilten Gemeindegenehmigung verkehren.

§5 - Die durch vorliegendes Kapitel geregelte Einzelgenehmigung gilt nicht für folgende Fahrzeuge:

- a) Fahrzeuge, die ausschließlich für Straßenrennen bestimmt sind,

- b) Prototypen von Fahrzeugen, die unter der Verantwortung eines Herstellers zur Durchführung eines speziellen Prüfprogramms auf der Straße betrieben werden, sofern sie speziell für diesen Zweck konstruiert und gebaut wurden.

Diese Fahrzeuge dürfen nur unter den von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Bedingungen benutzt werden.

Art. 3bis - Genehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen

§1 - Die Genehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen besteht entweder aus der Überprüfung der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Vorschriften des vorliegenden Erlasses oder aus der Ausstellung des EG-Genehmigungsbogens, der in der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und die Anhänger, die speziell dafür ausgelegt und gebaut sind, um von einer solchen Zugmaschine gezogen zu werden, vorgesehen ist, oder aus der Überprüfung der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit dem dafür eventuell von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Genehmigungsbogen.

Was die nationale Typgenehmigung von Kleinserienfahrzeugen oder die nationale Einzelgenehmigung betrifft, müssen die Fahrzeuge der Klassen T und C, deren Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 2018 eingereicht wird sowie Neufahrzeuge der Klassen T und C, die ab dem 1. Januar 2020 in Betrieb genommen werden, mit den Vorschriften der Teile V und VI von Anlage 26 des vorliegenden Erlasses übereinstimmen.

Was die nationale Typgenehmigung von Kleinserienfahrzeugen oder die nationale Einzelgenehmigung betrifft, müssen die Fahrzeuge der Klassen R und S, deren Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 2019 eingereicht wird sowie die Neufahrzeuge der Klassen R und S, die ab dem 1. Januar 2020 in Betrieb genommen werden, mit den Vorschriften der Teile V und VI von Anlage 26 des vorliegenden Erlasses übereinstimmen.

§2 - Die EG-Genehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge muss gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und die Anhänger, die speziell dafür ausgelegt und gebaut sind, um von diesen Fahrzeugen gezogen zu werden, und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG erteilt werden.

Ab 1. Januar 2016 muss die EG-Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge gemäß den Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen durchgeführt werden.

§3 - Jeder Genehmigungsantrag muss vom Hersteller oder seinem Beauftragten bei der Genehmigungsbehörde eingereicht werden.

Dem Antrag müssen ein Auskunftsblatt und eine detaillierte technische Beschreibung des zu genehmigenden Fahrzeugs oder Fahrzeugbestandteils beigefügt werden.

Diese Schriftstücke müssen den Bestimmungen der vorerwähnten Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 entsprechen.

Für ein und denselben Fahrzeugtyp darf ein Antrag auf EG-Genehmigung nicht gestellt werden, wenn er schon in einem anderen Mitgliedstaat gestellt wurde.

§4- Der Antragsteller muss den Beweis erbringen, dass die eventuell erforderlichen Prüfungen durchgeführt worden sind.

§5 - Die Genehmigung wird von der zuständigen Typgenehmigungsbehörde erteilt oder verweigert, wenn die land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen nicht den in Paragraph 1 des vorliegenden Artikels

§6 - Jedes in Betrieb genommene Fahrzeug oder jeder in Betrieb genommene Fahrzeugbestandteil muss mit dem Fahrzeug- oder dem Fahrzeugbestandteilty, für den die Genehmigung erteilt worden ist, übereinstimmen.

Jede Änderung eines Fahrzeug- oder Fahrzeugbestandteilty, für den eine in § 5 erwähnte Genehmigung erteilt wurde, sowie ein eventueller Produktionsstillstand müssen der Genehmigungsbehörde notifiziert werden. Diese beurteilt, ob es sich um eine Änderung handelt, die die Erteilung einer neuen Genehmigung erforderlich macht.

§7 - Die für einen Fahrzeug- oder Fahrzeugbestandteilty erteilte Genehmigung kann von der Genehmigungsbehörde entzogen werden, wenn dieses Fahrzeug oder dieser Fahrzeugbestandteil nicht mehr mit dem genehmigten Prototyp übereinstimmt.

§8 - Auf Antrag der Genehmigungsbehörde ist der Hersteller verpflichtet, ihr die Fahrzeuge, Fahrzeugbestandteile oder Serieneinrichtungen, für deren Prototyp vorher eine Genehmigung erteilt wurde, im Hinblick auf Übereinstimmungsprüfungen oder -kontrollen zur Verfügung zu stellen.

§9 - Jede Verweigerung und jeder Entzug einer Genehmigung muss dem Hersteller oder seinem Beauftragten notifiziert werden. Der Hersteller oder sein Beauftragter kann binnen acht Werktagen nach dem Notifizierungsdatum bei der Genehmigungsbehörde einen Antrag auf Revision einreichen. Letztere muss binnen einem Monat nach dem Datum der Einreichung des Antrags über diesen Antrag befinden.

§10 - Die Bedingungen für den Erhalt der EG-Genehmigung landwirtschaftlicher oder forstwirtschaftlicher Zugmaschinen auf Rädern, ihre Bestandteile oder ihr Sicherheitszubehör werden von dem Wallonischen Minister festgelegt.

Art. 4- Verfahren für die Übereinstimmungskontrolle

§1 - Die Genehmigungsbehörde ergreift alle notwendigen Maßnahmen, um - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten - zu überprüfen, ob die geeigneten Vorkehrungen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten mit dem Typgenehmigungsbogen übereinstimmen.

Die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, kann bezüglich dieser Genehmigung alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten - zu überprüfen, ob die Vorkehrungen nach § 1 weiterhin angemessen sind und das/die hergestellte(n) Fahrzeug(e), Systeme, Bauteile beziehungsweise selbstständigen technischen Einheiten weiterhin mit dem Typgenehmigungsbogen übereinstimmen.

Zu diesem Zweck kann die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, an Proben, die in den Betriebsstätten des Herstellers einschließlich seiner Fertigungsstätten entnommen wurden, jegliche Prüfungen und Tests durchführen, die im vorliegenden Erlass oder in einem der in Anlage 26 oder Anlage 33 des vorliegenden Erlasses aufgeführten Rechtsakte vorgeschrieben sind.

Das Verfahren hinsichtlich der Übereinstimmung soll gewährleisten, dass jedes hergestellte Fahrzeug, System und Bauteil sowie jede hergestellte selbstständige technische Einheit dem genehmigten Typ entspricht.

Die Verfahren beinhalten untrennbar die Bewertung von Qualitätsmanagementsystemen im Sinne der nachstehend beschriebenen "Anfangsbewertung" sowie die Überprüfung des Genehmigungsgegenstands und produktbezogene Kontrollen im Sinne der nachstehend beschriebenen "Vorkehrungen für die Übereinstimmung".

§2 - Anfangsbewertung

1. Vor Erteilung einer Genehmigung prüft die zuständige Behörde, ob die notwendigen Maßnahmen getroffen wurden und Verfahren vorhanden sind, um eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung der hergestellten Bauteile, Systeme, selbstständigen technischen Einheiten oder Fahrzeuge mit dem genehmigten Typ sicherzustellen.
2. Die Genehmigungsbehörde überprüft beim Hersteller oder seinem Beauftragten, ob die in § 2 Absatz 1 erwähnte Anforderung erfüllt ist.
3. Die eigentliche Anfangsbewertung und/oder Überprüfung wird von der Genehmigungsbehörde durchgeführt, die die Genehmigung erteilt, oder von einer benannten Stelle im Auftrag der Genehmigungsbehörden.
4. Bei der Festlegung des Umfangs der durchzuführenden Anfangsbewertung kann die Genehmigungsbehörde die verfügbaren Informationen berücksichtigen in Bezug auf:
 - die Zertifizierung des Herstellers, die nicht berücksichtigt oder anerkannt wurde,
 - bei der Genehmigung eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit: die vom (von den) Fahrzeughersteller(n) in den Betriebsstätten des Herstellers des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit durchgeführten Bewertungen des Qualitätsmanagementsystems nach einer oder mehreren Spezifikationen des Industriesektors, die den Anforderungen der harmonisierten Norm EN ISO 9002-1994 oder EN ISO 9001-2000 entsprechen, mit eventuellem Ausschluss der Anforderungen in Bezug auf die Entwicklung und Konstruktion in Abschnitt 7.3, der die "Kundenzufriedenheit und die kontinuierliche Verbesserung" betrifft.
5. Die eigentliche Anfangsbewertung und/oder Überprüfung kann auch von den EG-Typgenehmigungsbehörden eines anderen Mitgliedstaats oder der von den EG-Typgenehmigungsbehörden dafür benannten Stelle durchgeführt werden, die eine Übereinstimmungsbescheinigung ausstellt, in der die Bereiche und Produktionsanlagen angegeben sind, die für die zu genehmigenden Produkte von Bedeutung sind, sowie die Richtlinie oder die Verordnung, nach der diese Produkte genehmigt werden sollen, das heißt die relevante Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung, wenn es sich bei dem zu genehmigenden Produkt um ein System, ein Bauteil oder eine technische Einheit handelt, und die Richtlinie bei einem vollständigen Fahrzeug.
6. Auf Antrag der EG-Typgenehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats, die die EG-Typgenehmigung erteilt, übermittelt die EG-Typgenehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats unverzüglich die Übereinstimmungserklärung oder teilt mit, dass sie nicht in der Lage ist, eine solche Erklärung auszustellen.
7. In der Übereinstimmungserklärung sollten mindestens aufgeführt werden:
 - Unternehmensgruppe oder Unternehmen,
 - Besondere Organisation,
 - Betriebe/Standorte,
 - Fahrzeug-/Bauteilbereich,
 - Bewertete Bereiche,
 - Geprüfte Unterlagen,
 - Bewertung.
8. Die Genehmigungsbehörde erkennt auch die ordnungsgemäße Zertifizierung des Herstellers nach der harmonisierten Norm EN ISO 9002-1994 (in deren Geltungsbereich die Produktionsstandorte und die zu genehmigenden Produkte fallen) oder EN ISO 9001-2000, mit eventuellem Ausschluss der Anforderungen in Bezug auf die Entwicklung und Konstruktion in Abschnitt 7.3 "Kundenzufriedenheit und kontinuierliche Verbesserung", oder nach einer gleichwertigen harmonisierten Norm als Erfüllung der Anforderungen der Anfangsbewertung an.
9. Der Hersteller liefert detaillierte Angaben über die Zertifizierung und sorgt dafür, dass die Genehmigungsbehörde über jede Änderung der Geltungsdauer oder des Geltungsbereichs unterrichtet wird.

10. Für die Zwecke der Genehmigung eines vollständigen Fahrzeugtyps brauchen die zur Erteilung der Genehmigung für Systeme, Bauteile und technische Einheiten des Fahrzeugs durchgeführten Anfangsbewertungen nicht wiederholt zu werden, müssen jedoch durch eine Bewertung ergänzt werden, die sich auf die Produktionsstandorte und Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Fertigung des vollständigen Fahrzeugs bezieht, welche von den vorangegangenen Bewertungen nicht abgedeckt wurden.

§3 - Vorkehrungen für die Übereinstimmung

1. Jedes Fahrzeug, System, Bauteil oder jede selbstständige technische Einheit, das (die) nach dem vorliegenden Kapitel oder einer Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung genehmigt wurde, muss so hergestellt sein, dass es (sie) mit dem genehmigten Typ übereinstimmt und die Vorschriften des vorliegenden Erlasses, dieser Richtlinie oder einer Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung erfüllt, die in der vollständigen Auflistung in Anlage 26 oder Anlage 33 enthalten sind.

2. Die Genehmigungsbehörde überzeugt sich bei jeder Genehmigung in Abstimmung mit dem Hersteller davon, dass geeignete Vorkehrungen getroffen und Prüfverfahren schriftlich festgelegt wurden, damit in festgelegten Abständen durch Versuche oder Prüfungen festgestellt werden kann, ob die gefertigten Produkte weiterhin mit dem Genehmigungsbogen übereinstimmen.

3. Der Inhaber einer Genehmigung muss insbesondere:

1. sicherstellen, dass Verfahren für eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung des/der Produkts/Produkte (Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten) mit dem genehmigten Typ zur Verfügung stehen und angewendet werden;

2. Zugang zu Prüfeinrichtungen oder sonstigen geeigneten Einrichtungen haben, die für die Kontrolle der Übereinstimmung mit dem jeweils genehmigten Typ erforderlich sind;

3. sicherstellen, dass die Prüf- oder Kontrollergebnisse aufgezeichnet und die Aufzeichnungen und dazugehörigen Unterlagen eingesehen werden können, und darauf achten, dass diese Angaben während zehn Jahren erhalten und verfügbar bleiben.

Binnen 8 Tagen nach Konkurs oder Liquidation muss der Inhaber dem Konkursverwalter oder Liquidator die Beschreibungsmappe(n) und den/die Genehmigungsbogen/-bögen übermitteln.

Die Verwalter sind persönlich für die Übermittlung der oben erwähnten Unterlagen verantwortlich.

Wenn es binnen einem Jahr nach Einsetzung des Konkursverwalters oder Liquidators keinen Übernehmer gibt, muss der Konkursverwalter beziehungsweise der Liquidator innerhalb von acht Tagen nach Ablauf der Frist eines Jahres die oben genannten Unterlagen an die Genehmigungsbehörde übermitteln.

Im Fall einer Übernahme werden die Unterlagen dem Übernehmer übermittelt, der darauf achtet, dass die Unterlagen erhalten und verfügbar bleiben;

4. die Ergebnisse jeder Art von Prüfung oder Kontrolle auswerten, um die Beständigkeit der Produktmerkmale unter Berücksichtigung der in der Serienproduktion üblichen Streuung nachweisen und gewährleisten zu können;

5. sicherstellen, dass für jeden Produkttyp zumindest die in vorliegendem Erlass beziehungsweise in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Kontrollen sowie die Prüfungen, die in den jeweiligen Einzelrichtlinien oder Einzelverordnungen der vollständigen Auflistung in den Anlagen 26 oder 33 dieses Erlasses vorgesehen sind, durchgeführt werden;

6. sicherstellen, dass alle Stichproben oder Prüfteilmuster, die bei einer bestimmten Prüfung oder Kontrolle den Anschein einer Nichtübereinstimmung geliefert haben, Veranlassung geben für eine weitere Musterentnahme und Prüfung oder Kontrolle. Dabei sind alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Übereinstimmung der entsprechenden Produktion wiederherzustellen;

7. Im Fall einer Genehmigung des vollständigen Fahrzeugs beschränken sich die in Nr.5 genannten Kontrollen auf die Überprüfung des korrekten Bauzustands in Bezug auf die Genehmigung und insbesondere auf den Beschreibungsbogen nach Anlage 25 dieses Erlasses und die für die Übereinstimmungsbescheinigungen nach Anlage 31 dieses Erlasses erforderlichen Angaben.

§4 - Fortlaufende Überprüfung

1. Die Genehmigungsbehörde kann die in den einzelnen Produktionsstätten angewandten Verfahren zur Kontrolle der Übereinstimmung jederzeit überprüfen.

2. Durch die eingeführten Verfahren wird normalerweise überprüft, ob die Anfangsbewertungen und Übereinstimmungen unverändert wirksam sind.

3. Von einer Zertifizierungsstelle (die nach §2 Nr.8 qualifiziert oder anerkannt ist) durchgeführte Überwachungstätigkeiten müssen als Erfüllung der Anforderungen nach § 4 Nr.2 bezüglich der bei der Anfangsbewertung eingeführten Verfahren akzeptiert werden.

4. Bei der Häufigkeit der Überprüfungen durch die Genehmigungsbehörde ist sicherzustellen, dass die entsprechenden gemäß §2 und 3 durchgeführten Überprüfungen nach einem Zeitraum wiederholt werden, der von der Genehmigungsbehörde nach den vorliegenden Erfahrungen bemessen wird und nicht mehr als drei Jahre betragen darf.

5. Bei jeder Überprüfung werden dem Prüfbeamten Aufzeichnungen der Prüfungen oder Kontrollen und Herstellungsunterlagen, insbesondere Aufzeichnungen jener Prüfungen oder Kontrollen, die nach § 3 Nr. 2 als erforderlich bezeichnet werden, zur Verfügung gestellt.

6. Sofern die Art der Prüfung dafür geeignet ist, kann der Prüfbeamte Zufallsstichproben nehmen, die dann im Labor des Herstellers oder in den Labors des Technischen Dienstes geprüft werden. Die Mindestanzahl von Mustern kann aufgrund der Ergebnisse der herstellerseitigen Prüfungen festgelegt werden.

7. Erscheint die Qualität der Prüfungen als nicht zufriedenstellend oder erscheint es angebracht, die Gültigkeit der nach §4 Nr.5 durchgeführten Prüfungen zu überprüfen, so wählt der Prüfbeamte Muster aus, die an den Technischen Dienst zu übermitteln sind, der die Genehmigungsprüfungen durchgeführt hat.

8. Führen die Ergebnisse einer Inspektion oder einer Überprüfung zu Beanstandungen, stellt die Genehmigungsbehörde sicher, dass alle notwendigen Maßnahmen getroffen werden, um die Übereinstimmung der Produktion so schnell wie möglich wieder herzustellen.

Art. 4bis- Kosten

1. Die Genehmigungskosten und die Ausstellung jedes diesbezüglichen Dokuments gehen zu Lasten des Antragstellers und richten sich nach einer von der Wallonischen Regierung erstellten Kostentabelle.

Die Kosten für Prüfungen, einschließlich der Prüfungen, die eventuell bei den von der Genehmigungsbehörde angewiesenen Technischen Diensten oder Einrichtungen durchzuführen sind, gehen zu Lasten des Antragstellers.

2. Für die in Artikel 2 § 2 Nr. 8 und 9 erwähnten landwirtschaftlichen Anhänger bestimmt der für den Straßenverkehr zuständige Wallonische Behörde die Einrichtungen, die befugt sind, die technische Akte anzulegen, die für die Ausstellung des als Genehmigungsprotokoll und als Übereinstimmungsbescheinigung geltenden Nachweises erforderlich ist.

Die Kosten für das Anlegen der technischen Akte durch die angewiesenen Einrichtungen und die Kosten für die Kontrolle sowie die Ausstellung jedes dazugehörigen Dokuments gehen zu Lasten des Antragstellers und werden von der Wallonischen Regierung festgelegt.

Art. 4ter - Untersuchung des Prototyps

Zum Zweck der für notwendig erachteten Untersuchungen und Prüfungen muss der Antragsteller der zuständigen Wallonischen Behörde oder einer von ihr bestimmten Einrichtung am festgelegten Ort und Tag und zur festgelegten Uhrzeit Folgendes bereitstellen:

1. ein Exemplar des Fahrzeugs, Anhängers, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, gemäß den erhaltenen Anweisungen,

2. das qualifizierte Personal, das erforderlich ist, um das Fahrzeug während der Genehmigungsprüfungen zu führen und jede für notwendig erachtete Demontage des Fahrzeugs, Anhängers, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit vorzunehmen,
3. das für jede eventuelle Demontage notwendige Werkzeug,
4. die für die Ausführung besonderer Prüfungen und Untersuchungen notwendigen Einzelteile.

Fahrzeuge mit einem für diesen Zweck vorgesehenen Aufforderungsschreiben dürfen ohne die in Artikel 24 vorgesehene Prüfbescheinigung auf öffentlicher Straße verkehren, sofern sie sich ausschließlich in Anwendung der Bestimmungen des vorliegenden Artikels und unter den in besagtem Aufforderungsschreiben festgelegten Bedingungen bewegen.

Art. 5 - Einreichung des Genehmigungsantrags

§1 - Der Genehmigungsantrag muss in zweifacher Ausfertigung anhand eines von der zuständigen Wallonischen Behörde dafür vorgesehenen Formulars eingereicht werden.

Der Genehmigungsantrag muss die in § 3 erwähnten Schriftstücke und die vollständige Beschreibungsmappe enthalten, die je nach beantragter Typgenehmigung die in Artikel 7 erwähnten Auskünfte enthält.

§2 - Zur Einreichung der Genehmigungsanträge ermächtigte Personen

1. Zur Einreichung der Genehmigungsanträge sind allein ermächtigt:

- 1) für die in der Gemeinschaft ansässigen Hersteller: der Hersteller oder ein von ihm bestimmter Bevollmächtigter,
- 2) für die außerhalb der Gemeinschaft ansässigen Hersteller: der in Artikel 6 § 4 erwähnte Bevollmächtigte.

2. Der Hersteller notifiziert der Wallonischen Behörde den Namen, die Firma oder Adresse eines oder der Bevollmächtigten, den/die er aufgrund von §2 Punkt 1 bestimmt hat.

Für jeden Genehmigungsantrag überträgt der Bevollmächtigte die volle Verantwortung auf den Hersteller, sowohl was die Konzeption als auch was die Verwirklichung des Fahrzeugs betrifft.

3. Die Unterschrift jeder zur Einreichung eines Genehmigungsantrags ermächtigten Person muss bei der Wallonischen Behörde hinterlegt werden.

§3- Dem Antrag sind im Fall einer nationalen Genehmigung folgende Schriftstücke beizufügen:

1. die Bescheinigung des Herstellers, auf der für jedes Fahrzeug oder jeden Anhänger, für die eine Genehmigung erforderlich ist, Folgendes angegeben wird:
 - die technisch zulässige Gesamtmasse (M),
 - die technisch zulässige Achslast (m),
 - die technisch zulässige Achslast einer Achsgruppe (μ),
 - die technisch zulässige Stützlast am Kupplungspunkt eines Sattelanhängers oder Zentralachsanhängers.

Für Kraftfahrzeuge muss präzisiert werden, ob sie für die Personenbeförderung verwendet werden können oder nicht.

Wenn das Ziehen von Anhängern vom Hersteller erlaubt ist, muss die technisch zulässige Gesamtmasse (MC) des Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge ebenfalls angegeben werden.

Bei für einen besonderen Zweck gebauten Fahrzeugen kann der Hersteller außerdem Gewichte garantieren, die unter Berücksichtigung einer auf 25 km/h beschränkten Geschwindigkeit bestimmt werden.

Auf der Bescheinigung des Herstellers müssen Name, Vornamen und Unterschrift einer technisch qualifizierten Person sowie der offizielle Stempel des Herstellers zu finden sein.

2. der Beweis, dass der Antragsteller tatsächlich den Beruf eines Herstellers ausübt.

Dieser Beweis kann anhand eines Auszugs aus dem Handelsregister, anhand der Anlagen zum *Belgischen Staatsblatt*, in denen der Errichtungsakt der Gesellschaft vollständig oder in Form eines sachdienlichen Auszugs und seine Abänderungen veröffentlicht werden, oder, wenn es sich um einen ausländischen Hersteller handelt, anhand eines gleichwertigen Dokuments erbracht werden.

3. der Nachweis ausreichender Garantien.

Dieser Nachweis muss eine Beschreibung der Mittel umfassen, über die der Hersteller verfügt, um Typen von Fahrzeugen, Anhängern, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten je nach Fall zu entwerfen, zu verwirklichen und zu garantieren, die bei Gebrauch alle Sicherheit bieten und den Anforderungen in Sachen Fahrzeugbau entsprechen. Es muss ebenfalls nachgewiesen werden, dass der Hersteller über das notwendige qualifizierte Personal verfügt, um die gefragten Prüfungen, Berechnungen und Pläne zu erstellen und die verschiedenen Formalitäten zur Erlangung der Genehmigung zu erfüllen.

Die zuständige Wallonische Behörde kann eine Person, die den Beweis erbringt, dass sie zwischen dem 1. Januar 1963 und dem 1. Januar 1968 mindestens fünfzig Fahrzeuge, die den im Antrag auf Anerkennung erwähnten Klassen angehören, in Belgien gebaut und geliefert hat, ganz oder teilweise von diesem Nachweis freistellen.

4. ein von der zuständigen Wallonischen Behörde vorgesehenes Formular mit Name, Vornamen, Funktion und Unterschriftsart der Person oder der Personen, die technisch qualifiziert sind, um den Hersteller rechtsgültig zu vertreten, sowie eine Ausfertigung des offiziellen Stempels des Herstellers.

Art. 6 - Verantwortung der Hersteller

§1 - Der Hersteller ist in Sachen Genehmigung für alle Aspekte des Genehmigungsverfahrens und der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich, und zwar auch dann, wenn er nicht an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit unmittelbar beteiligt ist.

§2 - Im Falle einer Mehrstufen-Typgenehmigung ist jeder Hersteller für die Genehmigung und die Übereinstimmung der Produktion der Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, die er auf seiner Fahrzeug-Fertigungsstufe hinzufügt, verantwortlich.

§3 - Verändert ein Hersteller ein Fahrzeug, Bauteile oder Systeme, die bereits genehmigt wurden, so ist er für die Genehmigung und die Übereinstimmung der Produktion dieses Fahrzeugs/dieser Fahrzeuge, dieser Bauteile und Systeme verantwortlich.

§4 - Ein außerhalb der Gemeinschaft ansässiger Hersteller muss für die Zwecke des vorliegenden Kapitels einen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten benennen, der ihn bei der Genehmigungsbehörde vertritt.

Art.7 - Durchführung der Typgenehmigungsverfahren

§1 - Verfahren für die Erteilung der Typgenehmigung für Fahrzeuge

1. Der Hersteller kann zwischen folgenden Verfahren wählen:

- a) Mehrphasen-Typgenehmigung,
- b) Einphasen-Typgenehmigung,
- c) gemischte Typgenehmigung.

2. Ein Antrag auf Mehrphasen-Typgenehmigung umfasst die Beschreibungsmappe mit den Angaben gemäß Anlage 25, der sämtliche Typgenehmigungsbögen beigefügt sind, die gemäß den jeweils anwendbaren, in Anlage 26 oder Anlage 33 aufgeführten Rechtsakten erforderlich sind.

Im Falle der Typgenehmigung eines Systems oder einer selbstständigen technischen Einheit gemäß den anwendbaren Rechtsakten hat die Genehmigungsbehörde Zugang zu den zugehörigen Beschreibungsunterlagen, bis die Genehmigung entweder erteilt oder verweigert worden ist.

3. Ein Antrag auf Einphasen-Typgenehmigung umfasst die Beschreibungsmappe mit den einschlägigen Angaben gemäß Anlage 23, die in Bezug auf die in Anlage 26 oder Anlage 33 und gegebenenfalls in Anlage 25 Teil II aufgeführten Rechtsakte erforderlich sind.

4. Im Falle eines gemischten Typgenehmigungsverfahrens kann die Genehmigungsbehörde einen Hersteller von der Verpflichtung zur Vorlage von einem oder mehreren Typgenehmigungsbögen für Systeme ausnehmen, sofern der Beschreibungsmappe während der Fahrzeuggenehmigungsphase die in Anlage 23 genannten, für die Genehmigung dieser Systeme notwendigen Angaben beigefügt sind; in diesem Fall ist jeder Typgenehmigungsbogen, auf den die Behörde verzichtet, durch einen Prüfbericht zu ersetzen.

5. Unbeschadet der Punkte 2, 3 und 4 sind für die Mehrstufen-Typgenehmigung folgenden Angaben zu machen:

a) auf der ersten Stufe diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen Typgenehmigungsbögen, die für ein vollständiges Fahrzeug erforderlich sind, soweit sie den Fertigungsstand des Basisfahrzeugs betreffen,

b) auf der zweiten und jeder weiteren Stufe diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen Typgenehmigungsbögen, die den auf der jeweiligen Stufe zu genehmigenden Umfang betreffen, sowie eine Kopie des Typgenehmigungsbogens für das Fahrzeug, der für die vorangegangene Baustufe erteilt wurde; darüber hinaus hat der Hersteller umfassende Angaben zu den Änderungen und Ergänzungen zu machen, die er an dem Fahrzeug vorgenommen hat.

Die Angaben nach den Buchstaben a) und b) können nach dem gemischten Typgenehmigungsverfahren von Nr. 4 gemacht werden.

6. Der Hersteller reicht den Antrag bei der Genehmigungsbehörde ein. Für ein und denselben Fahrzeugtyp kann nur ein einziger Antrag eingereicht werden; der Antrag kann nicht eingereicht werden, wenn er bereits in einem anderen Mitgliedstaat eingereicht worden ist.

Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag einzureichen.

7. Die Genehmigungsbehörde kann vom Hersteller unter Angabe von Gründen zusätzliche Unterlagen anfordern, die für eine Entscheidung über die erforderlichen Prüfungen notwendig sind oder die die Durchführung dieser Prüfungen erleichtern.

8. Der Hersteller stellt der Genehmigungsbehörde die Zahl von Fahrzeugen zur Verfügung, die für die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens erforderlich ist.

9. Wird ein Antrag auf Typgenehmigung eines vollständigen Fahrzeugs gestellt, hat die Genehmigungsbehörde die Aufgabe,

a) festzustellen, dass alle Typgenehmigungen, die gemäß den für die Fahrzeug-Typgenehmigung geltenden Rechtsakten erteilt wurden, sich auf den betreffenden Fahrzeugtyp beziehen und den Vorschriften entsprechen;

b) sich hinsichtlich der eingereichten Unterlagen zu vergewissern, dass die in Teil I des Fahrzeug-Beschreibungsbogens aufgeführten Fahrzeugmerkmale und -daten ebenfalls in den Beschreibungsunterlagen und in den Typgenehmigungsbögen nach den einschlägigen Rechtsakten enthalten sind; falls ein in Teil I des Beschreibungsbogens aufgeführtes Merkmal in den Beschreibungsunterlagen nach den jeweiligen Rechtsakten nicht angegeben ist, ist zu überprüfen, ob das jeweilige Teil oder Merkmal mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt;

c) an einer ausgewählten Stichprobe von Fahrzeugen des zu genehmigenden Typs Kontrollen von Fahrzeugteilen und -systemen durchzuführen oder durchführen zu lassen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs (der Fahrzeuge) mit den maßgeblichen Angaben in den Beschreibungsunterlagen zu den jeweiligen Typgenehmigungsbögen festzustellen;

d) falls erforderlich Überprüfungen des Anbaus beziehungsweise Einbaus selbstständiger technischer Einheiten durchzuführen oder durchführen zu lassen;

e) zu überprüfen oder überprüfen zu lassen, ob erforderlichenfalls Windschutzscheibenentfrostanlagen und Windschutzscheibentrocknanlagen, Scheibenwischenanlagen und Scheibenwaschanlagen vorhanden sind.

10. Die Anzahl der gemäß Punkt 9 Buchstabe c) zu überprüfenden Fahrzeuge ist so zu bemessen, dass eine angemessene Begutachtung der verschiedenen zu genehmigenden Kombinationen hinsichtlich der nachfolgenden Kriterien ermöglicht wird:

Fahrzeugklasse	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4
Kriterien										
Motor	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
Getriebe	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
Anzahl der Achsen	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Antriebsachsen (Anzahl, Lage, gegenseitige Verbindung)	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
Gelenkte Achsen (Anzahl und Lage)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Art des Aufbaus	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Anzahl der Türen	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Links- oder Rechtslenker	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
Anzahl der Sitze	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
Ausstattungsvarianten	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-

11. Ist kein Typgenehmigungsbogen nach einem der einschlägigen Rechtsakte vorhanden, hat die Genehmigungsbehörde die Aufgabe,

a) die Versuche und Prüfungen zu veranlassen, die nach jedem der einschlägigen Rechtsakte erforderlich sind;

b) zu überprüfen, ob das Fahrzeug mit den Merkmalen in der Fahrzeug-Beschreibungsmappe übereinstimmt und ob es die technischen Anforderungen jedes der einschlägigen Rechtsakte erfüllt;

c) falls erforderlich Überprüfungen des Anbaus beziehungsweise Einbaus selbstständiger technischer Einheiten durchzuführen oder durchführen zu lassen;

d) zu überprüfen oder überprüfen zu lassen, ob erforderlichenfalls Windschutzscheibenentfrostanlagen und Windschutzscheibentrocknungsanlagen, Scheibenwischenanlagen und Scheibenwaschanlagen vorhanden sind.

§2 - Verfahren für die Erteilung der Typgenehmigung für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten

1. Der Hersteller reicht den Antrag bei der Genehmigungsbehörde ein. Für ein und denselben Typ eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit kann nur ein einziger Antrag eingereicht werden; der Antrag kann nicht eingereicht werden, wenn er bereits in einem anderen Mitgliedstaat eingereicht worden ist. Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag einzureichen.

2. Dem Antrag ist die Beschreibungsmappe beizufügen, deren Inhalt in dem vorliegenden Erlass, den Einzelrichtlinien oder Einzelverordnungen festgelegt ist.

3. Die Genehmigungsbehörde kann vom Hersteller unter Angabe von Gründen zusätzliche Unterlagen anfordern, die für eine Entscheidung über die erforderlichen Prüfungen notwendig sind oder die die Durchführung dieser Prüfungen erleichtern.

4. Der Hersteller stellt der Genehmigungsbehörde die Zahl von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten zur Verfügung, die gemäß dem vorliegenden Erlass, den einschlägigen Einzelrichtlinien oder Einzelverordnungen für die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen notwendig sind.

§3 - Spezifische Bestimmungen für Fahrzeuge

1. Die Genehmigungsbehörde erteilt eine Genehmigung für:

a) einen Typ eines Fahrzeugs, der mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen des vorliegenden Erlasses oder der in Anlage 26 aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht, je nachdem, ob eine nationale Genehmigung oder eine EG-Genehmigung beantragt wird;

b) einen Typ eines Fahrzeugs mit besonderer Zweckbestimmung, der mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in vorliegender Verordnung oder in Anlage 33 aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht, je nachdem, ob eine nationale Genehmigung oder eine EG-Genehmigung beantragt wird.

Die in §1 Punkte 9, 10 und 11 beschriebenen Verfahren finden Anwendung.

2. Die Genehmigungsbehörde erteilt eine Mehrstufen-Typgenehmigung für einen Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs, der mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und, abhängig vom Fertigungsstand des Fahrzeugs, dem vorliegenden Erlass oder den technischen Anforderungen der in Anlage 26 oder in Anlage 33 aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht, je nachdem, ob eine nationale Genehmigung oder eine EG-Genehmigung beantragt wird.

Die Mehrstufen-Typgenehmigung gilt auch für vollständige Fahrzeuge, die von einem anderen Hersteller umgerüstet oder verändert werden.

Die in §6 beschriebenen Verfahren finden Anwendung.

3. Für jeden Fahrzeugtyp hat die Genehmigungsbehörde

a) alle zutreffenden Abschnitte des Typgenehmigungsbogens, einschließlich der Anlage mit den Prüfergebnissen, deren Muster in Anlage 30 wiedergegeben ist, auszufüllen;

b) das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen zu erstellen oder zu überprüfen;

c) dem Antragsteller den ausgefüllten Typgenehmigungsbogen und seine Anlagen ohne unangemessene Verzögerung auszustellen.

4. Im Falle einer Typgenehmigung, die nach Artikel 11 (neue Techniken oder Konzepte), Artikel 12 (Kleinserienfahrzeuge) oder Anlage 33 (Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung) mit einer Beschränkung ihrer Gültigkeit oder mit Freistellungen von gewissen Bestimmungen der Rechtsakte verbunden ist, sind diese Beschränkungen oder Freistellungen im Typgenehmigungsbogen anzugeben.

5. Wird in der Beschreibungsmappe auf Bestimmungen für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung Bezug genommen, die in Anlage 33 aufgeführt sind, so sind diese Bestimmungen im Typgenehmigungsbogen anzugeben.

6. Wählt der Hersteller das gemischte Typgenehmigungsverfahren, so trägt die Genehmigungsbehörde in Teil III des Beschreibungsbogens, dessen Muster in Anlage 25 wiedergegeben ist, die Angaben zu den nach den jeweiligen Rechtsakten erstellten Prüfberichten ein, zu denen keine Typgenehmigungsbögen vorliegen.

7. Wählt der Hersteller das Einphasen-Typgenehmigungsverfahren, so erstellt die Genehmigungsbehörde nach dem Muster im Anhang der Anlage 28 eine Liste der anwendbaren Rechtsakte und fügt sie dem Typgenehmigungsbogen bei.

§4 - Spezifische Bestimmungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten

1. Die Genehmigungsbehörde erteilt eine Typgenehmigung für ein System, das mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anlage 26 oder in Anlage 33 aufgeführten einschlägigen Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung entspricht.

2. Die Genehmigungsbehörde erteilt eine entsprechende EG-Typgenehmigung für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit, das/die mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anlage 26 aufgeführten einschlägigen Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung entspricht.

3. Werden Bauteile oder selbstständige technische Einheiten - auch solche, die zur Reparatur oder Wartung eines Fahrzeugs bestimmt sind - zugleich von einer Typgenehmigung für Systeme in Bezug auf ein Fahrzeug erfasst, so ist für sie keine zusätzliche Genehmigung für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit erforderlich, sofern das in dem entsprechenden Rechtsakt nicht ausdrücklich vorgesehen ist.

4. Wenn ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs seine/ihre Funktion erfüllen kann oder nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs ein besonderes Merkmal aufweist und daher die Einhaltung der Anforderungen nur dann geprüft werden kann, wenn das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit in Verbindung mit diesen anderen Fahrzeugteilen betrieben wird, muss der Geltungsbereich der Typgenehmigung für das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit entsprechend eingeschränkt werden.

In diesem Fall muss der Typgenehmigungsbogen Angaben zu etwaigen Verwendungsbeschränkungen und besonderen Einbauvorschriften enthalten. Stattet der Fahrzeughersteller das Fahrzeug mit einem solchen Bauteil oder einer solchen selbstständigen technischen Einheit aus, so wird die Einhaltung etwaiger Verwendungsbeschränkungen oder Einbauvorschriften anlässlich der Erteilung der Genehmigung für das Fahrzeug geprüft.

§5 - Für die Typgenehmigung erforderliche Prüfungen

1. Die Einhaltung der technischen Vorschriften des vorliegenden Erlasses, dieser Richtlinie und der in Anlage 26 aufgeführten Rechtsakte wird durch geeignete Prüfungen nachgewiesen, die von den benannten Technischen Diensten durchgeführt werden.

Die Prüfverfahren sowie die für die Durchführung der Prüfungen erforderlichen Spezialausrüstungen und -Werkzeuge werden in den einzelnen Rechtsakten beschrieben.

2. Die erforderlichen Prüfungen werden an Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten durchgeführt, die für den Typ, für den eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ sind.

Der Hersteller kann jedoch mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde ein Fahrzeug, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit wählen, das/die zwar nicht für den Typ, für den eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ ist, aber im Hinblick auf das geforderte Leistungsniveau eine Reihe der ungünstigsten Eigenschaften aufweist. Zur Erleichterung der Entscheidung im Auswahlprozess können virtuelle Prüfverfahren angewandt werden.

3. Als Alternative zu den in Punkt 1 genannten Prüfverfahren können mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde auf Antrag des Herstellers virtuelle Prüfverfahren in Bezug auf die in Anlage 38 aufgeführten Rechtsakte angewandt werden.

4. Die allgemeinen Bedingungen, die virtuelle Prüfverfahren erfüllen müssen, sind in Anhang 1 der Anlage 38 aufgeführt.

Für jeden der in Anlage 38 aufgeführten Rechtsakte werden die speziellen Prüfbedingungen und die entsprechenden Verwaltungsvorschriften in Anhang 2 dieser Anlage festgelegt.

§6 - Verfahren für die Mehrstufen-Typgenehmigung

1. Allgemeines

1.1. Zu einem reibungslosen Ablauf des Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens ist eine gemeinsame Vorgehensweise aller beteiligten Hersteller erforderlich. Zu diesem Zweck stellen die Genehmigungsbehörden vor der Erteilung der Genehmigung für die erste oder eine nachfolgende Stufe sicher, dass die beteiligten Hersteller geeignete Vereinbarungen hinsichtlich der Weitergabe und des gegenseitigen Austauschs von Unterlagen und Informationen getroffen haben, damit der vervollständigte Fahrzeugtyp die technischen Anforderungen des vorliegenden Erlasse oder aller einschlägigen Rechtsakte nach Anlage 26 oder Anlage 33 erfüllt, je nachdem, ob eine nationale Genehmigung oder eine EG-Genehmigung beantragt wird. Die genannten Informationen umfassen Einzelheiten über einschlägige Genehmigungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten sowie über Fahrzeugteile, die Bestandteil des unvollständigen Fahrzeugs sind, jedoch noch nicht genehmigt wurden.

1.2. Typgenehmigungen nach vorliegendem Paragraph werden gemäß dem jeweiligen Fertigungsstand des Fahrzeugtyps erteilt und schließen alle Genehmigungen ein, die auf früheren Fertigungsstufen erteilt wurden.

1.3. Jeder Hersteller in einem Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren trägt die Verantwortung für die Genehmigung und die Übereinstimmung der Produktion aller von ihm hergestellten oder in einer früheren Fertigungsstufe hinzugefügten Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten. Er trägt keine Verantwortung für in einer früheren Stufe bereits genehmigte Gegenstände, außer wenn wesentliche Teile durch ihn so verändert werden, dass die zuvor erteilte Genehmigung ungültig wird.

2. Verfahren

Die Typgenehmigungsbehörde hat die Aufgabe

- a) festzustellen, dass alle Typgenehmigungsbögen gemäß den für die Typgenehmigung von Fahrzeugen geltenden Rechtsakten den Fahrzeugtyp in seinem Fertigungsstand erfassen und den vorgeschriebenen Anforderungen entsprechen;
- b) sich zu vergewissern, dass alle dem Fertigungsstand des Fahrzeugs entsprechenden Angaben in der Beschreibungsmappe enthalten sind;
- c) sich hinsichtlich der eingereichten Unterlagen zu vergewissern, dass die in Teil I der Fahrzeug-Beschreibungsmappe aufgeführten Fahrzeugmerkmale und -daten ebenfalls in den Beschreibungsunterlagen und den Typgenehmigungsbögen nach den einschlägigen Rechtsakten enthalten sind; falls bei einem vervollständigten Fahrzeug ein in Teil I der Beschreibungsmappe aufgeführtes Merkmal in den Beschreibungsunterlagen der Rechtsakte nicht angegeben ist, ist zu überprüfen, ob das jeweilige Teil oder Merkmal mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt;
- d) an einer ausgewählten Stichprobe von Fahrzeugen des zu genehmigenden Typs Kontrollen von Fahrzeugteilen und -systemen durchzuführen oder durchführen zu lassen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs (der Fahrzeuge) mit den maßgeblichen Angaben in den Beschreibungsunterlagen zu den Typgenehmigungen aller Rechtsakte festzustellen;
- e) falls erforderlich Überprüfungen des Anbaus beziehungsweise Einbaus selbstständiger technischer Einheiten durchzuführen oder durchführen zu lassen.

3. Die Anzahl der gemäß Punkt 2 Buchstabe d) zu überprüfenden Fahrzeuge ist so zu bemessen, dass eine angemessene Begutachtung der verschiedenen zu genehmigenden Kombinationen hinsichtlich des jeweiligen Fertigungsstands und der nachfolgenden Kriterien ermöglicht wird:

- Motor,
- Getriebe,

- Antriebsachsen (Anzahl, Lage, gegenseitige Verbindung),
- gelenkte Achsen (Anzahl und Lage),
- Art des Aufbaus,
- Anzahl der Türen,
- Links- oder Rechtslenker,
- Anzahl der Sitze,
- Ausstattungsvarianten.

4. Kennzeichnung des Fahrzeugs

4.1. Fahrzeug-Identifizierungsnummer

a) Die in der Richtlinie 76/114/EWG vorgeschriebene Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) des Basisfahrzeugs wird auf allen folgenden Stufen des Typgenehmigungsverfahrens beibehalten, damit die "Nachvollziehbarkeit" des Verfahrens gewährleistet ist.

b) Auf der letzten Fertigungsstufe darf jedoch der Hersteller, den diese Stufe betrifft, mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde den ersten und den zweiten Abschnitt der Fahrzeug-Identifizierungsnummer durch seinen eigenen Fahrzeugherstellercode und den Fahrzeugidentifizierungscode ersetzen, wenn - und nur wenn - das Fahrzeug unter seinem eigenen Firmennamen zugelassen werden muss.

In solchen Fällen wird die vollständige Fahrzeug-Identifizierungsnummer des Basisfahrzeugs nicht entfernt.

4.2. Zusätzliches Schild des Herstellers

Jeder Hersteller einer zweiten oder nachfolgenden Fertigungsstufe bringt an den Fahrzeugen zusätzlich zu dem in der Richtlinie 76/114/EWG vorgeschriebenen Fabrikschild ein weiteres Schild nach dem im Anhang zu Anlage 39 dieses Erlasses gezeigten Muster an.

Dieses Schild ist an einer gut sichtbaren und leicht zugänglichen Stelle fest an einem Teil anzubringen, das normalerweise im Laufe der Verwendung des Fahrzeugs nicht ersetzt zu werden braucht. Das Schild muss gut lesbar sein und dauerhaft die folgenden Angaben in der nachstehenden Reihenfolge enthalten:

- Name des Herstellers,
- Abschnitte 1, 3 und 4 der EG-Typgenehmigungsnummer,
- Typgenehmigungsstufe,
- Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
- höchstzulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs in beladenem Zustand (nur anzugeben, wenn der Wert sich in dieser Stufe des Genehmigungsverfahrens geändert hat.),
- höchstzulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination in beladenem Zustand (wenn das Fahrzeug als Zugfahrzeug verwendet werden kann) (nur anzugeben, wenn der Wert sich in dieser Stufe des Genehmigungsverfahrens geändert hat.),
- höchstzulässige Masse je Achse, angegeben in der Reihenfolge von vorn nach hinten (nur anzugeben, wenn der Wert sich in dieser Stufe des Genehmigungsverfahrens geändert hat.),
- bei Sattelanhängern oder Zentralachsanhängern die höchstzulässige Last auf der Verbindungseinrichtung (nur anzugeben, wenn der Wert sich in dieser Stufe des Genehmigungsverfahrens geändert hat.).

Soweit vorstehend nichts anderes vorgesehen ist, muss das Schild den Bestimmungen der Richtlinie 76/114/EWG entsprechen.

Art. 8 - Änderung einer Genehmigung

§1 - Jede Änderung, die der Hersteller des bereits genehmigten Modells anbringt und die zu einer Änderung irgendeiner Angabe im Genehmigungsbogen führt, muss der Genehmigungsbehörde zur Kenntnis gebracht werden.

Diese Änderung wird entweder durch einen neuen Genehmigungsbogen oder durch eine Anlage zu oder eine Abweichung von diesem Genehmigungsbogen bestätigt.

Ein Antrag auf Änderung einer Genehmigung wird ausschließlich bei der zuständigen Behörde eingereicht, die die ursprüngliche Genehmigung erteilt hat.

Der Hersteller unterrichtet die zuständige Behörde, die die Genehmigung erteilt hat, unverzüglich über jede Änderung der Angaben in den Beschreibungsunterlagen. Die zuständige Behörde entscheidet dann wie weiter zu verfahren ist. Sofern erforderlich, kann die zuständige Behörde im Benehmen mit dem Hersteller entscheiden, dass eine neue Genehmigung zu erteilen ist.

Stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass für eine Änderung neue Kontrollen oder neue Prüfungen erforderlich sind, so unterrichtet er den Hersteller entsprechend. Die in den Paragraphen 2 und 3 genannten Verfahren gelten erst, nachdem die erforderlichen neuen Kontrollen oder neuen Prüfungen erfolgreich durchgeführt worden sind.

§2 - Spezifische Bestimmungen für Fahrzeuge bei Änderung der EG-Typgenehmigung

1. Ändern sich Angaben in den Beschreibungsunterlagen, so wird die Änderung als "Revision" bezeichnet.

In diesen Fällen gibt die Genehmigungsbehörde, soweit erforderlich, die revidierten Seiten der Beschreibungsunterlagen heraus, auf denen die Art der Änderung und das Datum der Revision leicht ersichtlich sind. Eine konsolidierte, aktualisierte Fassung der Beschreibungsunterlagen mit einer ausführlichen Beschreibung der Änderungen erfüllt diese Anforderung.

2. Die Revision wird als "Erweiterung" bezeichnet, wenn zusätzlich zu den Bestimmungen von Nr.1:

- a) weitere Kontrollen oder neue Prüfungen erforderlich sind;
- b) Angaben im Typgenehmigungsbogen, außer in den zugehörigen Anlagen, geändert wurden;
- c) neue Anforderungen aufgrund der Rechtsakte, die für den genehmigten Fahrzeugtyp gelten, in Kraft treten.

In diesen Fällen stellt die Genehmigungsbehörde einen revidierten Typgenehmigungsbogen mit einer Erweiterungsnummer aus, die gegenüber der fortlaufenden Nummer der letzten Erweiterung um eins erhöht wurde.

Der Grund für die Erweiterung und das Datum der Neuausstellung müssen auf dem Genehmigungsbogen leicht ersichtlich sein.

3. Anlässlich der Herausgabe geänderter Seiten oder einer konsolidierten, aktualisierten Fassung ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen, das dem Genehmigungsbogen als Anlage beigefügt ist, ebenfalls so zu ändern, dass daraus das Datum der jüngsten Erweiterung oder Revision oder das Datum der jüngsten Konsolidierung der aktualisierten Fassung ersichtlich ist.

4. Sind die neuen, in Nr. 2 Buchstabe c) genannten Anforderungen unter technischen Gesichtspunkten für den Fahrzeugtyp nicht von Belang oder betreffen sie eine andere Fahrzeugklasse als die, zu der das Fahrzeug gehört, so ist keine Änderung der Typgenehmigung erforderlich.

§3 - Spezifische Bestimmungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten bei Änderung von EG-Typgenehmigungen

1. Ändern sich Angaben in den Beschreibungsunterlagen, so wird die Änderung als "Revision" bezeichnet.

In diesen Fällen gibt die Genehmigungsbehörde, soweit erforderlich, die revidierten Seiten der Beschreibungsunterlagen heraus, auf denen die Art der Änderung und das Datum der Revision leicht ersichtlich sind. Eine konsolidierte, aktualisierte Fassung der Beschreibungsunterlagen mit einer ausführlichen Beschreibung der Änderungen erfüllt diese Anforderung.

2. Eine Revision wird als "Erweiterung" bezeichnet, wenn zusätzlich zu den Bestimmungen von Nr. 1:

- a) weitere Kontrollen oder neue Prüfungen erforderlich sind;
- b) Angaben im Typgenehmigungsbogen, außer in den zugehörigen Anlagen, geändert wurden;
- c) neue Anforderungen aufgrund der Rechtsakte, die für das genehmigte System oder Bauteil oder die genehmigte selbstständige technische Einheit gelten, in Kraft treten.

In diesen Fällen stellt die Genehmigungsbehörde einen revidierten Genehmigungsbogen mit einer Erweiterungsnummer aus, die gegenüber der fortlaufenden Nummer der letzten Erweiterung um eins erhöht wurde. Ist die Änderung aufgrund von Nr. 2 Buchstabe c) erforderlich, so ist der dritte Abschnitt der Genehmigungsnummer zu aktualisieren.

Der Grund für die Erweiterung und das Datum der Revision müssen auf dem Genehmigungsbogen leicht ersichtlich sein.

3. Anlässlich der Herausgabe geänderter Seiten oder einer konsolidierten, aktualisierten Fassung ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen, das dem Genehmigungsbogen als Anlage beigefügt ist, ebenfalls so zu ändern, dass daraus das Datum der jüngsten Erweiterung oder Revision oder das Datum der jüngsten Konsolidierung der aktualisierten Fassung ersichtlich ist.

§4 - Herausgabe und Bekanntgabe von Änderungen

1. Bei Erweiterung einer Typgenehmigung aktualisiert die Genehmigungsbehörde alle betroffenen Teile des Genehmigungsbogens, seiner Anlagen und des Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen. Der aktualisierte Genehmigungsbogen und seine Anlagen werden dem Antragsteller ohne unangemessene Verzögerung ausgestellt.

2. Im Falle einer Revision stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller ohne unangemessene Verzögerung die revidierten Dokumente oder die konsolidierte, aktualisierte Fassung, gegebenenfalls einschließlich des geänderten Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen, aus.

3. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten über alle an EG-Typgenehmigungen vorgenommenen Änderungen.

§5- Jeder Umbau eines Fahrzeugs, durch den es mit dem genehmigten Typ nicht mehr übereinstimmt, wird durch eine Abweichung davon bestätigt.

Unter Umbauten sind grundlegende Veränderungen zu verstehen, was zum Beispiel die Lenkung, Aufhängung, Emissionen oder die Bremsanlage betrifft, oder grundlegende Veränderungen, was das Fahrgestell oder die selbsttragende Karosserie betrifft, die im Widerspruch zu dem bestehenden Genehmigungsbogen, dem bestehenden Typgenehmigungsprotokoll (TGP) oder der bestehenden Übereinstimmungsbescheinigung (C.O.C.) stehen.

Wird der Umbau von einer anderen Person als dem Hersteller oder seinem Beauftragten vorgenommen, wird dem Antrag nur mit dem Einverständnis des Herstellers oder seines Beauftragten stattgegeben.

Das Einverständnis des Herstellers oder seines Beauftragten ist nicht erforderlich, wenn der Umbau darin besteht, Einzelteile hinzuzufügen oder den Benzintank im Hinblick auf den Einbau einer LPG- oder NGV-Anlage umzuändern oder auszubauen.

Das Einverständnis des Herstellers oder seines Beauftragten ist auch nicht erforderlich, wenn der Umbau in einer Änderung besteht, die im Rahmen des Verfahrens der in Artikel 7 § 6 erwähnten Mehrstufen-Typgenehmigung vorgenommen wird.

Die nicht in den Absätzen 4 und 5 erwähnten Umbauten, die nicht das Einverständnis des Herstellers erfordern, werden von dem wallonischen Minister festgelegt.

§6 - Der Umbau von Kraftfahrzeugen zu Anhängern und umgekehrt ist verboten.

§7 - Ein Umbau von bereits in Betrieb genommenen Fahrzeugen, der zur Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichts führt, ist verboten.

Dieses Verbot gilt nicht für die Umbauten, die mit dem Ziel durchgeführt werden, die vom Hersteller garantierten Gewichte wieder zu erreichen, wenn diese anlässlich der Genehmigung verringert worden sind, und unter der Bedingung, dass der Antrag dafür binnen drei Monaten nach Ausstellung des Genehmigungsbogens eingereicht wird.

§8 - Wenn aufgrund von Artikel 2 § 2 Nr.1 und 2 bestimmte Artikel nicht auf die in besagtem Artikel erwähnten Fahrzeuge anwendbar sind, müssen die zu ersetzenden oder reparaturbedürftigen Einzelteile dieser Fahrzeuge nach der Reparatur mit den Vorschriften dieser Artikel übereinstimmen.

§9 - Wenn ein in Artikel 2 § 2 Nr.8 und 9 erwähnter landwirtschaftlicher Anhänger, für den ein als Genehmigungsbogen und als Übereinstimmungsbescheinigung geltender Nachweis ausgestellt worden ist, einer Änderung unterzogen wird, die zu einer Änderung irgendeiner Angabe im Nachweis führt, oder abgetreten wird, muss diese Änderung oder Abtretung der Genehmigungsbehörde zur Kenntnis gebracht werden. Diese Änderung oder Abtretung muss durch einen neuen Nachweis bestätigt werden, der unter den von der Genehmigungsbehörde festgelegten Bedingungen ausgestellt wird.

Art. 9 - Gültigkeit einer Typgenehmigung

§1 - Eine Typgenehmigung für Fahrzeuge verliert ihre Gültigkeit in jedem der folgenden Fälle:

- a) wenn neue Anforderungen eines für das genehmigte Fahrzeug geltenden Rechtsakts für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge verbindlich werden und eine entsprechende Aktualisierung der Genehmigung nicht möglich ist,
- b) wenn die Produktion des genehmigten Fahrzeugs freiwillig endgültig eingestellt wird,
- c) wenn die Gültigkeitsdauer der Genehmigung aufgrund einer besonderen Beschränkung befristet ist.

§2 - Wird nur eine Variante innerhalb eines Typs oder nur eine Version innerhalb einer Variante ungültig, so wird die Typgenehmigung für Fahrzeuge nur für die betroffene Variante oder Version ungültig.

§3 - Wird die Produktion eines bestimmten Fahrzeugtyps endgültig eingestellt, muss der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung für dieses Fahrzeug erteilt hat, davon in Kenntnis setzen. Erhält eine Genehmigungsbehörde eine solche Mitteilung, so unterrichtet sie die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten innerhalb von zwanzig Arbeitstagen entsprechend. Die in Artikel 14 §2 vorgesehenen Bestimmungen in Bezug auf Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie sind nur anwendbar, wenn die Produktion aufgrund von § 1 Buchstabe a) des vorliegenden Artikels eingestellt wurde.

§4 - Unbeschadet von Paragraph 3 setzt der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, davon in Kenntnis, wenn eine Typgenehmigung für Fahrzeuge ungültig wird. Die Genehmigungsbehörde teilt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten ohne Verzögerung alle sachdienlichen Angaben mit, damit gegebenenfalls die in Artikel 14 §2 vorgesehenen Bestimmungen in Bezug auf Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie angewandt werden können. Diese Mitteilung enthält insbesondere das Herstellungsdatum und die Fahrzeug-Identifizierungsnummer des letzten hergestellten Fahrzeugs.

Art. 10 - Genehmigungsbogen, Übereinstimmungsbescheinigung und Kennzeichnung

§1 - Genehmigungsbogen

Die Genehmigung eines Fahrzeugs, eines Fahrzeugtyps, Anhängers, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit wird durch einen Genehmigungsbogen beglaubigt, der dem Muster in Anlage 28 entspricht.

Der Genehmigungsbogen darf keine rückwirkende Kraft haben.

Die Ausstellung des Genehmigungsbogens und jedes dazugehörigen Dokuments macht die Wallonische Behörde nicht haftbar und verringert keineswegs die Verantwortung des Antragstellers.

§2 - Übereinstimmungsbescheinigung

1. Der Hersteller in seiner Eigenschaft als Inhaber einer Typgenehmigung für Fahrzeuge legt jedem vollständigen, unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, die dem Muster in Anlage 31 entspricht.

Im Falle eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs trägt der Hersteller auf Seite 2 der Übereinstimmungsbescheinigung nur diejenigen Angaben ein, die in der betreffenden Genehmigungsstufe ergänzt oder geändert worden sind, und fügt dieser Bescheinigung alle Übereinstimmungsbescheinigungen der vorangegangenen Genehmigungsstufe bei.

2. Die Übereinstimmungsbescheinigung muss fälschungssicher sein. Zu diesem Zweck muss das verwendete Papier entweder durch farbige grafische Darstellungen oder das Herstellerzeichen als Wasserzeichen geschützt sein.

Nur die vom qualifizierten Hersteller oder von dem in Artikel 5 § 2 erwähnten Bevollmächtigten ordnungsgemäß ermächtigten Personen sind berechtigt, die Übereinstimmungsbescheinigungen zu unterzeichnen, sofern ihre Unterschriften gemäß Artikel 5 § 2 des vorliegenden Erlasses bei der Genehmigungsbehörde hinterlegt worden sind.

3. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Fahrzeugs keine anderen als die in einem Rechtsakt vorgesehenen Beschränkungen enthalten.

4. Die in Anlage 31 Teil I wiedergegebene Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge, die nach Artikel 11 § 2 (neue Techniken und Konzepte) genehmigt wurden, muss in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: "Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die nach Artikel 11 typgenehmigt wurden (vorläufige Genehmigung)."

5. Die in Anlage 31 Teil I wiedergegebene Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge, die nach Artikel 12 (Kleinserienfahrzeuge) typgenehmigt wurden, muss in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: "Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die als Kleinserienfahrzeuge typgenehmigt wurden"; in der Nähe dieses Zusatzes ist das Herstellungsjahr gefolgt von einer fortlaufenden Nummer anzubringen, die zwischen 1 und der in Anlage 34 genannten höchstzulässigen Stückzahl liegt und angibt, um das wievielte zulässige Fahrzeug der im betreffenden Jahr gefertigten Serie es sich handelt.

6. Nur der Hersteller ist berechtigt, ein Duplikat der Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen. Auf Antrag des Fahrzeughalters oder jeder interessehabenden Person muss der Hersteller ein Duplikat ausstellen, das der Original-Übereinstimmungsbescheinigung entspricht. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist auf der Vorderseite deutlich sichtbar mit dem Vermerk "Duplikat" zu kennzeichnen.

7. Jedes neue in Belgien verkaufte Fahrzeug muss mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehen sein. Jeder Verkäufer eines neuen Fahrzeugs ist verpflichtet, dem Käufer diese Bescheinigung beim Verkauf auszuhändigen.

8. Für die in neuem oder in gebrauchtem Zustand importierten Fahrzeuge, die erstmals in Belgien in Betrieb genommen werden, sowie für die in Artikel 2 §2 Nr.5 erwähnten Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, unter einem gewöhnlichen Kennzeichen in Betrieb genommen zu werden, und für die es keine vom qualifizierten Hersteller oder von dem in Artikel 5 §2 Nr.4 erwähnten Bevollmächtigten ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung gibt, muss der Beweis erbracht werden, dass sie den aufgrund von Artikel 2 auf sie anwendbaren Verordnungsvorschriften entsprechen.

Zur Erbringung dieses Beweises müssen diese Fahrzeuge bei einer von dem wallonischen Minister zugelassenen Kraftfahrzeugüberwachungseinrichtung vorgefahren werden, die die Identifizierung des Fahrzeugs vornimmt und kontrolliert, ob die Verordnungsbestimmungen, denen das Fahrzeug unterliegt, erfüllt sind.

Wenn das Fahrzeug diesen Bestimmungen entspricht, stellt die Genehmigungsbehörde ein Dokument aus, mit dem die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Vorschriften des vorliegenden Erlasses bescheinigt wird.

9. Wird das Fahrzeug in Belgien verkauft, um erstmals unter einem gewöhnlichen Kennzeichen zugelassen zu werden, ist der Verkäufer verpflichtet, dem Käufer dieses Dokument beim Verkauf auszuhändigen.

Für nach dem 15. Juni 1969 erstmals in Betrieb genommene Fahrzeuge gilt dieses Dokument als Übereinstimmungsbescheinigung.

10. Die Übereinstimmungsbescheinigung oder der als solche geltende Nachweis muss:

- a) stets im Fahrzeug, auf das die Bescheinigung/der Nachweis sich bezieht, mitgeführt werden, auch wenn der Halter wechselt,
- b) anlässlich der technischen Kontrolle auf Verlangen des Personals der von dem für den Straßenverkehr zuständigen Minister zugelassenen Kraftfahrzeugüberwachungseinrichtung vorgezeigt werden.

Die nach Belgien eingeführten vorher in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeuge sind nicht dazu verpflichtet, die Übereinstimmungsbescheinigung vorzulegen. Falls die Zulassungsbescheinigung dieser Fahrzeuge jedoch unlesbar oder unvollständig ist, gemäß Anhang 1 der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, darf die Übereinstimmungsbescheinigung erbeten werden. Die Abwesenheit der Übereinstimmungsbescheinigung kann jedoch keinen Anlass zur Sanktion geben.

§3 - EG-Typgenehmigungszeichen

1. Der Hersteller eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit versieht alle in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Bauteile bzw. selbstständigen technischen Einheiten, auch wenn sie Bestandteil von Systemen sind, mit dem in der betreffenden Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung vorgeschriebenen EG-Typgenehmigungszeichen.

2. Ist kein EG-Typgenehmigungszeichen erforderlich, so bringt der Hersteller mindestens seinen Firmennamen oder sein Firmenzeichen sowie die Typennummer und/oder eine Identifizierungsnummer an.

3. Das EG-Typgenehmigungszeichen muss dem im Anhang der Anlage 29 wiedergegebenen Muster entsprechen.

§4 - Kennzeichnung der Fahrzeuge

1. Fahrgestellnummer

Jedes Fahrgestell oder Fahrzeug muss mit einer Nummer versehen sein, die als Fahrgestellnummer gilt, für jedes Fahrzeug einer selben Marke verschieden ist und aus einer Reihe von mindestens drei und höchstens siebzehn Buchstaben oder Ziffern besteht.

Diese Zeichen müssen eine Höhe von mindestens 7 mm haben und so von allen anderen Aufschriften getrennt sein, dass sie unverkennbar sind.

Bei Einreichung des Genehmigungsantrags muss der Antragsteller ein Muster der Fahrgestellnummer beifügen und die Bedeutung der verschiedenen darin vorkommenden Symbole angeben.

Ein Muster aller verwendeten Buchstaben und Ziffern muss der Genehmigungsbehörde übermittelt werden.

Ausschließlich diese Nummer darf auf den offiziellen Dokumenten unter der Rubrik "Fahrgestellnummer" angegeben werden. Sie muss vollständig wiedergegeben werden.

Die Fahrgestellnummer muss vom Hersteller, von seinem Beauftragten oder von einer von ihnen ordnungsgemäß ermächtigten Person oder, andernfalls, von der Wallonischen Behörde oder einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person gut lesbar in einen Längsträger oder, wenn kein Längsträger vorhanden ist, in ein wichtiges tragendes Teil der Karosserie so eingeschlagen sein, dass sie bei einem leichten Unfall nicht verschwinden kann. Niemand anders darf die Fahrgestellnummer einschlagen, entfernen oder ändern.

Die Anbringungsstelle der Fahrgestellnummer wird von der Wallonischen Behörde gebilligt.

Die Fahrgestellnummer muss vollkommen sichtbar bleiben und darf durch eine spätere Einrichtung des Fahrzeugs nicht verdeckt werden.

Wenn die Wallonische Behörde der Ansicht ist, dass die Fahrgestellnummer eines Anhängers oder eines Sattelanhängers zu Verwirrung führen kann, kann sie vorschreiben, dass eine bestimmte Fahrgestellnummer eingeschlagen oder entfernt wird.

2. Identifikationsschild

Auf einem Schild, das an einer leicht zugänglichen Stelle an das Fahrzeug festgeschweißt oder festgenietet wird, oder auf einem vom Wallonischen Minister festgelegten Stoffaufkleber, der sich bei seiner Entfernung selbst zerstört, muss der Hersteller oder der Beauftragte mit wischfesten Zeichen Folgendes vermerken:

entweder 1.:

- Marke und Fahrzeugtyp,
- Fahrgestellnummer,
- Nummer des Genehmigungsprotokolls für Fahrzeuge, die typgenehmigungspflichtig sind,
- höchstzulässiges Gesamtgewicht (hzG) des Fahrzeugs und des Zugs für Personenkraftwagen. Wenn der Personenkraftwagen nicht für das Ziehen eines Anhängers benutzt werden kann, wird in dem für die Angabe des hzG des Zugs vorgesehenen Feld "Nihil" vermerkt.

Die Angaben auf diesem Identifikationsschild müssen in einer der Landessprachen abgefasst sein. oder 2.: folgende Angaben in nachstehender Reihenfolge:

- Name des Herstellers,
- Nummer des Genehmigungsbogens,
- Fahrgestellnummer,
- höchstzulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeugs,
- höchstzulässiges Gesamtgewicht des Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge,
- höchstzulässiges Gesamtgewicht für jede der Achsen, angefangen bei der vorderen bis zur hinteren Achse.

Die Achsen müssen in derselben Reihenfolge nummeriert werden.

Bei Sattelanhängern muss das höchstzulässige Gesamtgewicht der ersten Achse unter dem Auflagepunkt vermerkt werden.

Der Hersteller kann die Nummer des Genehmigungsprotokolls auch auf einem Schild angeben, das nicht Bestandteil des Identifikationsschildes ist.

Bei Anhängern und Sattelanhängern muss das Identifikationsschild auf dem Fahrgestell oder, wenn es sich um selbsttragende Karosserien handelt, auf einem wichtigen tragenden Teil angebracht sein.

Wenn es sich um ein in gebrauchtem Zustand importiertes, erstmals in Belgien in Betrieb genommenes Fahrzeug handelt, muss der Importeur dieses Fahrzeugs das in Nr. 1 beschriebene Identifikationsschild selbst anbringen. Dieses Schild darf jedoch nur angebracht werden, wenn das betreffende Fahrzeug vom Hersteller oder von seinem Bevollmächtigten bereits mit einem Schild versehen wurde, auf dem mindestens Marke, Typ und Fahrgestellnummer des Fahrzeugs angegeben sind.

Das vom Importeur des Fahrzeugs angebrachte Schild muss unter den von dem für den Wallonischen Minister festgelegten Bedingungen durch einen Prägestempel einer zugelassenen Kraftfahrzeugüberwachungseinrichtung validiert werden.

3. Für die in Artikel 2 § 2 Nr. 8 und 9 erwähnten landwirtschaftlichen Anhänger erfolgt die Identifizierung des Fahrzeugs durch Anbringen eines Metallschildes, das an einer leicht zugänglichen Stelle an das Fahrzeug festgeschweißt oder festgenietet wird.

Alle betreffenden Anfragen müssen an die zuständige Genehmigungsbehörde, gerichtet werden.

Auf diesem Schild wird Folgendes angegeben:

1. wenn es sich um einen Anhänger handelt, der von einem Landwirt oder für Rechnung eines Landwirts gebaut worden ist:
 - die Angabe: landwirtschaftlicher Anhänger handwerklicher Kategorie,
 - die Nummer des Genehmigungsbogens,
 - die Fahrgestellnummer.
2. wenn es sich um einen Anhänger handelt, der als einmaliges Fahrzeug von einem anerkannten Hersteller gebaut worden ist:

- die Angabe: landwirtschaftlicher Anhänger einmaliger Kategorie,
- die Nummer des TGP,
- die Fahrgestellnummer.

Art. 11 - Ausnahmen für neue Techniken oder Konzepte

§1 - Auf Antrag des Herstellers können die Genehmigungsbehörden eine EG-Typgenehmigung für einen Typ eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit erteilen, bei dem neue Techniken oder Konzepte verwirklicht sind, die mit einem oder mehreren der in Anlage 26 Teil I aufgeführten Rechtsakte unvereinbar sind, sofern die Europäische Kommission die Erlaubnis dazu erteilt hat.

§2 - Solange über die Erlaubnis nicht entschieden ist, kann die Wallonische Behörde eine vorläufige Genehmigung erteilen, die nur auf belgischem Staatsgebiet gültig ist und für einen Fahrzeugtyp gilt, der unter die beantragte Ausnahme fällt, und die von Rechts wegen verfällt, wenn die Europäische Kommission die Erlaubnis verweigert, die definitive EG-Typgenehmigung für den betreffenden Fahrzeugtyp zu erteilen.

§3 - Die Genehmigungsbehörde darf nach eigenem Ermessen beschließen, anzunehmen, dass die von einem andern Mitgliedstaat der Gemeinschaft erteilte vorläufige Genehmigung - wie in §2 erwähnt - auf belgischem Staatsgebiet gilt.

Art. 12 - Kleinserienfahrzeuge

§1 - EG-Kleinserien-Typgenehmigung

1. Auf Antrag des Herstellers erteilt die Genehmigungsbehörde nach dem in Artikel 7 § 1 Nr. 4 genannten Verfahren eine EG-Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp, der mindestens die in Anlage 26 Teil I des Anhangs genannten Anforderungen erfüllt, sofern die in Anlage 34 Teil A Abschnitt 1 genannten höchstzulässigen Stückzahlen nicht überschritten werden.

2. Nr. 1 gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung.

3. Die EG-Typgenehmigungsbögen sind gemäß Anlage 29 zu nummerieren.

§2 - Nationale Kleinserien-Typgenehmigung

1. Bei Fahrzeugen, deren Stückzahl die in Anlage 34 Teil A, 2. und Teil C genannten höchstzulässigen Stückzahlen nicht überschreitet, kann die Genehmigungsbehörde von der Anwendung einer oder mehrerer Bestimmungen eines oder mehrerer der in Anlage 26 oder Anlage 33 aufgeführten Rechtsakte absehen, sofern sie entsprechende alternative Anforderungen festlegt.

Unter "alternativen Anforderungen" sind Verwaltungsvorschriften und technische Anforderungen zu verstehen, die - so weit, wie es praktisch machbar ist - das gleiche Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleisten sollen wie die Vorschriften der Anlage 26 oder der Anlage 33.

In Anlage 26 sind die Mindestbedingungen festgelegt, denen Kleinserienfahrzeuge genügen müssen. Die zuständige Typgenehmigungsbehörde kann innerhalb der in Absatz 1 festgelegten Grenzen und durch eine mit Gründen versehene Entscheidung beschließen, bestimmte Anforderungen aus Anlage 26 Teil III und Teil V hinzuzufügen oder zu streichen.

2. Für die in Nr. 1 bestimmten Fahrzeuge kann auf der Grundlage einer mit Gründen versehenen Entscheidung von der Anwendung einer oder mehrerer Bestimmungen des vorliegenden Kapitels abgesehen werden.

3. Im Hinblick auf die Typgenehmigung von Fahrzeugen nach diesem Artikel akzeptieren die Genehmigungsbehörden Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die nach den in Anlage 26 aufgeführten Rechtsakten typgenehmigt wurden.

4. In dem Typgenehmigungsbogen ist anzugeben, inwieweit nach den Nrn. 1 und 2 von der Anwendung von Vorschriften abgesehen wurde.

Der Typgenehmigungsbogen, dessen Muster in Anlage 28 wiedergegeben ist, darf in seinem Kopf nicht die Bezeichnung "EG-Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge" tragen. Typgenehmigungsbögen sind jedoch gemäß Anlage 29 zu nummerieren.

5. Die Typgenehmigung gilt nur für das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat. Auf Antrag des Herstellers übermittelt die Genehmigungsbehörde jedoch den Genehmigungsbehörden der vom Hersteller angegebenen Mitgliedstaaten per Einschreiben oder E-Mail ein Exemplar des Typgenehmigungsbogens und der zugehörigen Anlagen.

Die Genehmigungsbehörde entscheidet binnen sechzig Werktagen nach Erhalt der Mitteilung, ob sie die Typgenehmigung anerkennt oder ablehnt. Sie teilt der in Absatz 1 genannten Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung förmlich mit.

Die Genehmigungsbehörde darf die Typgenehmigung ablehnen, wenn die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde, nicht den technischen Vorschriften entsprechen, die in Belgien Anwendung finden.

6. Auf Ersuchen eines Antragstellers, der ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat verkaufen, zulassen oder in Betrieb nehmen möchte, fertigt die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, dem Antragsteller eine Kopie des Typgenehmigungsbogens einschließlich der Beschreibungsunterlagen aus.

Der Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme des Fahrzeugs kann verweigert werden, wenn die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde, nicht den technischen Vorschriften entsprechen, die in Belgien Anwendung finden.

Art. 13 - Einzelgenehmigungen

§1 - Die Genehmigungsbehörde kann bei einem bestimmten Fahrzeug oder einem Fahrzeug, das eine Einzelausführung darstellt, von der Anwendung einer oder mehrerer Bestimmungen des vorliegenden Kapitels oder eines oder mehrerer der in Anlage 26 oder Anlage 33 aufgeführten Rechtsakte absehen, sofern sie entsprechende alternative Anforderungen festlegt.

Jede Entscheidung der Freistellung mit Bezug auf die Anwendung der in Absatz 1 genannten Bestimmungen muss ordnungsgemäß mit Gründen versehen sein.

Unter "alternativen Anforderungen" sind Verwaltungsvorschriften und technische Anforderungen zu verstehen, die - so weit, wie es praktisch machbar ist - das gleiche Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleisten sollen wie die jeweiligen Vorschriften der Anlage 26 oder der Anlage 33.

In Anlage 26 sind die Mindestbedingungen festgelegt, denen Kleinserienfahrzeuge genügen müssen. Die zuständige Typgenehmigungsbehörde kann innerhalb der in Absatz 1 festgelegten Grenzen und durch eine mit Gründen versehene Entscheidung beschließen, bestimmte Anforderungen aus Anlage 26 Teil III und Teil V hinzuzufügen oder zu streichen.

§2 - Die Genehmigungsbehörde erkennt anstelle der alternativen Anforderungen EG-Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten an.

§3 - Ein Antrag auf Einzelgenehmigung wird vom Hersteller oder Besitzer des Fahrzeugs oder von einer in ihrem Auftrag handelnden Person, sofern diese in der Gemeinschaft ansässig ist, eingereicht.

§4 - Die Genehmigungsbehörde erteilt eine Einzelgenehmigung, wenn das Fahrzeug der dem Antrag beigefügten Beschreibung entspricht und die geltenden technischen Anforderungen erfüllt, und stellt einen Einzelgenehmigungsbogen aus.

Der Einzelgenehmigungsbogen ist auf der Grundlage des Musters für den EG-Typgenehmigungsbogen gemäß Anlage 28 zu gestalten und muss mindestens die Angaben enthalten, die notwendig sind, um den Antrag auf Zulassung gemäß den Bestimmungen von Kapitel 2 des Königlichen Erlasses vom 20. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen zu stellen.

Einzelgenehmigungsbögen dürfen in ihrem Kopf nicht die Bezeichnung "EG-Fahrzeug-Genehmigung" tragen.

Ein Einzelgenehmigungsbogen muss die Identifizierungsnummer des betreffenden Fahrzeugs tragen.

§5 - Die Einzelgenehmigung gilt nur für das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat.

Möchte ein Antragsteller ein Fahrzeug, für das eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, in einem anderen Mitgliedstaat verkaufen, zulassen oder in Betrieb nehmen, so fertigt die Genehmigungsbehörde ihm auf sein Ersuchen hin eine Erklärung über die technischen Vorschriften aus, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde.

Hat ein Mitgliedstaat eine Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug erteilt, so gestattet die Genehmigungsbehörde den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme dieses Fahrzeugs, es sei denn, die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, sind nicht gleichwertig mit den technischen Vorschriften, die in Belgien Anwendung finden.

§6 - Auf Antrag des Herstellers oder des Besitzers des Fahrzeugs erteilt die Genehmigungsbehörde für ein Fahrzeug, das den Bestimmungen des vorliegenden Kapitels und den jeweiligen in Anlage 26 oder Anlage 33 aufgeführten Rechtsakten entspricht, eine Einzelgenehmigung.

§7 - Die Bestimmungen des vorliegenden Artikels können auf Fahrzeuge angewandt werden, die nach vorliegendem Kapitel typgenehmigt, aber vor ihrer Erstzulassung oder ihrer ersten Inbetriebnahme verändert wurden.

§8 - Das Verfahren des vorliegenden Artikels kann auf ein gemäß einer Mehrstufen-Typgenehmigung in mehreren Fertigungsstufen zu genehmigendes Einzelfahrzeug angewandt werden.

§9 - Das Verfahren des vorliegenden Artikels darf nicht an die Stelle einer Zwischenstufe im üblichen Ablauf des Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens treten und darf auch nicht für die Genehmigung der ersten Fertigungsstufe eines Fahrzeugs angewandt werden.

Art. 14 - Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme

§1 - Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme von Fahrzeugen

1. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 15 §§1 und 2 wird die Zulassung, der Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen nur dann gestattet, wenn die Fahrzeuge mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 10 §2 versehen sind.

Bei unvollständigen Fahrzeugen ist der Verkauf erlaubt; die unbefristete Zulassung oder Inbetriebnahme kann jedoch verweigert werden, solange diese Fahrzeuge unvollständig bleiben.

2. Von der in Nummer 1 vorgesehenen Möglichkeit kann nur innerhalb der folgenden Fristen Gebrauch gemacht werden:

a) bei vollständigen Fahrzeugen der Klassen M, N und O innerhalb von 12 Monaten nach Ablauf der Gültigkeit der EU-Typgenehmigung und bei vervollständigten Fahrzeugen innerhalb von 18 Monaten nach Ablauf der Gültigkeit der EU-Typgenehmigung;

b) bei Fahrzeugen der Klassen T, C, R und S innerhalb von 24 Monaten nach Ablauf der Gültigkeit der EU-Typgenehmigung, wenn es sich um vollständige Fahrzeuge handelt, und innerhalb von 30 Monaten nach Ablauf der Gültigkeit der EU-Typgenehmigung, wenn es sich um vervollständigte Fahrzeuge handelt.

3. Der Hersteller, der die Bestimmungen von Punkt 1 in Anspruch nehmen möchte, stellt einen entsprechenden Antrag bei der Direktion der Fahrzeugzulassung der Generaldirektion Straßenverkehr und Verkehrssicherheit des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen. In dem Antrag müssen die technischen oder wirtschaftlichen Gründe angegeben werden, die diese Fahrzeuge daran hindern, die neuen technischen Anforderungen zu erfüllen.

Innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags entscheidet die Direktion für Fahrzeugzulassung der Generaldirektion Straßenverkehr und Verkehrssicherheit des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen, ob und wie viele Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden können.

Bei vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugen der Klassen M, N, O, die nach dem Verfahren für auslaufende Serien in Betrieb genommen werden, sind diese Fahrzeuge desselben Typs auf diejenigen Fahrzeuge beschränkt, für die am oder nach dem Herstellungsdatum eine gültige Konformitätsbescheinigung ausgestellt wurde, die nach dem Ausstellungsdatum mindestens drei Monate lang gültig war, die aber später aufgrund des Inkrafttretens eines Rechtsakts ihre Gültigkeit verloren hat. Bei vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugen der Klassen T, C, R und S darf die Zahl der auslaufenden Fahrzeuge nicht mehr als 10 % der Zahl der in den beiden vorangegangenen Jahren zugelassenen Fahrzeuge oder 20 Fahrzeuge betragen, je nachdem, welche Zahl höher ist.

4. Das In-den-Verkehr-Bringen auf öffentlicher Straße der in Artikel 3 §4 Buchstabe e) erwähnten Fahrzeuge besonderer Bauart, für deren Typ kein Typbezeichnungsprotokoll erstellt worden ist oder deren Typ nicht vollständig mit dem Typ übereinstimmt, der in den unter dem gleichen Buchstaben erwähnten Unterlagen angegeben ist, ist verboten.

5. Fahrzeuge, die von einer Übereinstimmungsbescheinigung befreit sind, dürfen nur zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden, wenn sie den technischen Anforderungen des vorliegenden Kapitels entsprechen.

6. Was Kleinserienfahrzeuge betrifft, darf die Anzahl zugelassener, verkaufter oder in Betrieb genommener Fahrzeuge während eines Jahres nicht über der in Anlage 34 Teil A erwähnten Anzahl Einheiten liegen.

7. Die Lieferung neuer Fahrzeuge, die vom Hersteller oder von seinem Beauftragten für mit einem genehmigten Typ übereinstimmend erklärt worden sind und die Nummer des diesem Typ entsprechenden Genehmigungsbogens tragen, muss binnen eines Zeitraums von sechs Jahren ab dem ersten Tag des Monats nach Ausstellung der besagten Genehmigung erfolgen.

Nach diesem Zeitraum von sechs Jahren wird der Fahrzeugtyp als nicht mehr den Rechtsvorschriften entsprechend angesehen und ist jegliche Lieferung neuer, mit diesem Typ übereinstimmender Fahrzeuge verboten. Wenn der Hersteller diesen Fahrzeugtyp nach dem Zeitraum von sechs Jahren weiterhin verkaufen möchte, muss er eine neue Genehmigung beantragen, die auf den zu diesem Zeitpunkt gültigen Rechtsvorschriften beruht.

8. Das In-den-Verkehr-Bringen eines neuen Fahrzeugs, das mit einem genehmigten Fahrzeugtyp übereinstimmt, muss binnen eines Zeitraums von sieben Jahren ab dem ersten Tag des Monats nach Ausstellung des sich auf diesen Fahrzeugtyp beziehenden Genehmigungsbogens erfolgen.

9. Das In-den-Verkehr-Bringen in Belgien von in gebrauchtem Zustand importierten Fahrzeugen, die älter als sieben Jahre sind, ist zulässig unter der Bedingung, dass diese Fahrzeuge mit einem Genehmigungsbogen übereinstimmen und die Erstinbetriebnahme im Ausland binnen eines Zeitraums von sieben Jahren ab dem ersten Tag des Monats nach Ausstellung dieses Genehmigungsbogens erfolgt ist.

10. Wenn die Umstände es rechtfertigen, kann die zuständige Wallonische Behörde die in den Nrn. 7, 8 und 9 erwähnten Fristen um zwei Jahre verlängern.

Diese Verlängerung kann nur auf Antrag entweder des Herstellers oder seines Beauftragten in den in Nr. 7 und 8 erwähnten Fällen oder des Eigentümers oder Importeurs in den in Nr. 9 erwähnten Fällen gewährt werden.

11. Die Lieferung und die Erstinbetriebnahme von Fahrzeugen oder Anhängern über ein Genehmigungsprotokoll, das aufgrund der dem Erlass des Regenten vom 22. Mai 1947 beigefügten allgemeinen Ordnung ausgestellt worden ist, oder über eine der jährlich von der zuständigen Genehmigungsbehörde erstellten Listen mit den Personenkraftwagen und Kombiwagen, die den Bestimmungen des Erlasses des Regenten vom 10. Juni 1947 entsprachen, sind unter den in den Nrn. 1 und 5 bis 8 des vorliegenden Paragraphen aufgeführten Bedingungen zulässig, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die den Vorschriften des vorliegenden Erlasses entsprechen.

§2 - Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme von Fahrzeugen einer auslaufenden Serie

1. Um Warenbestände absetzen zu können, sind die Zulassung, der Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, dessen EG-Typgenehmigung nicht mehr gültig ist, für einen begrenzten Zeitraum erlaubt.

Absatz 1 gilt nur für Fahrzeuge, die sich auf dem Gebiet der Gemeinschaft befinden und für die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung eine gültige EG-Typgenehmigung bestand, die aber nicht zugelassen oder in Betrieb genommen worden waren, bevor diese EG-Typgenehmigung ungültig wurde.

2. Die Anwendung von Punkt 1 ist auf folgende Zeiträume begrenzt:

a) was Fahrzeuge der Klassen M, N und O betrifft, bei vollständigen Fahrzeugen auf einen Zeitraum von zwölf und bei vervollständigten Fahrzeugen auf einen Zeitraum von achtzehn Monaten ab dem Tag des Ablaufs der Gültigkeit der EG-Typgenehmigung,

b) was Fahrzeuge der Klassen T, C, R und S betrifft, bei vollständigen Fahrzeugen auf einen Zeitraum von vierundzwanzig und bei vervollständigten Fahrzeugen auf einen Zeitraum von dreißig Monaten ab dem Tag des Ablaufs der Gültigkeit der EG-Typgenehmigung.

3. Ein Hersteller, der die Bestimmungen von Punkt 1 in Anspruch nehmen will, muss dies bei der Direktion für Fahrzeugzulassungen der Generaldirektion Straßenverkehr und Verkehrssicherheit des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen beantragen. In dem Antrag ist darzulegen, aus welchen technischen oder wirtschaftlichen Gründen die Fahrzeuge den neuen technischen Anforderungen nicht entsprechen können.

Die Direktion für Fahrzeugzulassungen der Generaldirektion Straßenverkehr und Verkehrssicherheit des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen entscheidet innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags, ob und für welche Stückzahl sie die Zulassung dieser Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet gestattet.

Was vollständige oder vervollständigte Fahrzeuge der Klassen M, N und O betrifft, die durch das Verfahren "auslaufende Serie" zugelassen werden, sind diese Fahrzeuge eines selben Typs auf diejenigen beschränkt, für die am oder nach dem Herstellungsdatum eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt wurde, die mindestens drei Monate nach Ausstellungsdatum gültig war, dann aber ihre Gültigkeit aufgrund des Inkrafttretens eines Rechtsakts verloren hat.

Was vollständige oder vervollständigte Fahrzeuge der Klassen T, C, R und S betrifft, darf die Anzahl der Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie 10 Prozent der Anzahl Fahrzeuge, die im Laufe der zwei vorangegangenen Jahre zugelassen worden sind, oder zwanzig Fahrzeuge nicht überschreiten, je nachdem, welcher Wert höher ist.

§3 - Verkauf und Inbetriebnahme von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten

1. Der Verkauf oder die Inbetriebnahme von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten ist nur dann gestattet, wenn diese Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten den Anforderungen der einschlägigen Rechtsakte entsprechen und nach Artikel 10 §3 ordnungsgemäß gekennzeichnet sind.

2. Punkt 1 gilt nicht für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die speziell für Neufahrzeuge ausgelegt und gebaut worden sind, die nicht unter vorliegendes Kapitel fallen.

3. Abweichend von Punkt 1 kann die Genehmigungsbehörde den Verkauf und die Inbetriebnahme von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten gestatten, die gemäß Artikel 11 von der Anwendung einer oder mehrerer Bestimmungen eines Rechtsakts ausgenommen wurden oder für den Einbau in Fahrzeuge bestimmt sind, für die Genehmigungen nach den Artikeln 12 § 1, 12 §2 oder 13 erteilt wurden, die die Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten selbst betreffen.

4. Abweichend von Punkt 1 und soweit in einem Rechtsakt nichts anderes bestimmt ist, kann die Genehmigungsbehörde den Verkauf und die Inbetriebnahme von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten gestatten, die für den Einbau in Fahrzeuge bestimmt sind, für die zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme weder nach der Richtlinie 2007/46/EG noch nach der Richtlinie 70/156/EWG eine EG-Typgenehmigung erforderlich war.

Art. 15 - Schutzklauseln

§1 - Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die mit den Vorschriften übereinstimmen, aber ein erhebliches Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährden

Ist die Genehmigungsbehörde der Meinung, dass neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten ein erhebliches Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährden, obwohl sie den für sie geltenden Anforderungen entsprechen oder ordnungsgemäß gekennzeichnet sind, so kann die Zulassung, die Erlaubnis zum Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten für eine Dauer von höchstens sechs Monaten untersagt werden. In einem solchen Fall unterrichtet die Genehmigungsbehörde unverzüglich den Hersteller, die anderen Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung und teilt insbesondere mit, ob die Entscheidung auf Folgendes zurückzuführen ist:

- Mängel der einschlägigen Rechtsakte oder
- die mangelhafte Anwendung der einschlägigen Anforderungen.

§2 - Nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmende Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten

1. Stellt die Genehmigungsbehörde, die eine EG-Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem Typ übereinstimmen, für den sie die Genehmigung erteilt hat, so ergreift sie die notwendigen Maßnahmen, einschließlich erforderlichenfalls eines Entzugs der Typgenehmigung, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten mit dem jeweils genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden.

Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten von den ergriffenen Maßnahmen.

2. Für die Zwecke von Punkt 1 gelten Abweichungen von den Angaben im EG-Typgenehmigungsbogen oder in den Beschreibungsunterlagen als Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Typ.

Eine Abweichung des Fahrzeugs vom genehmigten Typ liegt nicht vor, wenn die nach den einschlägigen Rechtsakten zulässigen Toleranzen eingehalten werden.

3. Weist die Genehmigungsbehörde nach, dass neue Fahrzeuge, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, so kann sie den Mitgliedstaat, der die EG-Typgenehmigung erteilt hat, auffordern, sich zu vergewissern, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten weiterhin mit dem jeweils genehmigten Typ übereinstimmen.

Bei Erhalt einer derartigen Aufforderung ergreift die Genehmigungsbehörde möglichst bald, auf jeden Fall aber innerhalb von sechs Monaten ab dem Datum der Aufforderung die hierzu notwendigen Maßnahmen.

4. Die Genehmigungsbehörde fordert den Mitgliedstaat, der die Typgenehmigung für das System, das Bauteil, die selbstständige technische Einheit oder das unvollständige Fahrzeug erteilt hat, in folgenden Fällen auf, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge wieder mit dem genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden:

a) im Falle einer EG-Typgenehmigung für ein Fahrzeug, wenn die Nichtübereinstimmung eines Fahrzeugs ausschließlich auf die Nichtübereinstimmung eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit zurückzuführen ist;

b) im Falle einer Mehrstufen-Typgenehmigung, wenn die Nichtübereinstimmung eines vervollständigten Fahrzeugs ausschließlich auf die Nichtübereinstimmung eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das/die Bestandteil des unvollständigen Fahrzeugs ist, oder auf die Nichtübereinstimmung des unvollständigen Fahrzeugs selbst zurückzuführen ist.

Bei Erhalt einer derartigen Aufforderung ergreift die betreffende Genehmigungsbehörde möglichst bald, auf jeden Fall aber innerhalb von sechs Monaten ab dem Datum der Aufforderung die hierzu notwendigen Maßnahmen, erforderlichenfalls unter Mitwirkung der auffordernden Genehmigungsbehörde. Wird eine Nichtübereinstimmung festgestellt, trifft die Genehmigungsbehörde, die die EG-Typgenehmigung für das System, das Bauteil, die selbstständige technische Einheit oder die Genehmigung für das unvollständige Fahrzeug erteilt hat, die in Punkt 1 genannten Maßnahmen.

5. Die Genehmigungsbehörden unterrichten einander innerhalb von zwanzig Arbeitstagen über jeden Entzug einer EG-Typgenehmigung und die Gründe hierfür.

§3 - Verkauf und Inbetriebnahme von Teilen oder Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgehen kann

1. Der Verkauf, das Anbieten zum Verkauf oder die Inbetriebnahme von Teilen oder Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren von Systemen ausgehen kann, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder für seine Umweltwerte von wesentlicher Bedeutung sind, ist nur dann erlaubt, wenn für diese Teile oder Ausrüstungen von einer Genehmigungsbehörde eine Autorisierung gemäß den Punkten 5 bis 9 erteilt wurde.

2. Teile oder Ausrüstungen, die einer Autorisierung gemäß Punkt 1 unterliegen, werden in die in Anlage 35 zu erstellende Liste aufgenommen. Ein derartiger Beschluss wird auf der Grundlage einer in einen Bericht aufzunehmenden Folgenabschätzung gefasst, wobei ein angemessenes Gleichgewicht zwischen folgenden Aspekten anzustreben ist:

a) dem Vorhandensein eines erheblichen Risikos für die Sicherheit oder die Umweltwerte von Fahrzeugen, die mit den in Betracht kommenden Teilen oder Ausrüstungen ausgestattet sind, und

b) den Auswirkungen, die eine eventuelle Erlaubnispflicht für die in Betracht kommenden Teile oder Ausrüstungen aufgrund dieses Artikels für Verbraucher und Hersteller im Zubehör- und Ersatzteilmarkt hätte.

3. Punkt 1 findet keine Anwendung auf Originalteile oder -ausrüstungen, die von einer Typgenehmigung für Systeme in Bezug auf ein Fahrzeug erfasst sind, und auf Teile oder Ausrüstungen, die gemäß einem der in Anlage 26 aufgeführten Rechtsakte typgenehmigt wurden, es sei denn, dass sich diese Genehmigungen auf andere als die in §1 erfassten Aspekte beziehen. Punkt 1 gilt nicht für Teile oder Ausrüstungen, die ausschließlich für nicht zur Benutzung auf öffentlichen Straßen bestimmte Rennsportfahrzeuge hergestellt werden. Sind in Anlage 35 aufgeführte Teile oder Ausrüstungen sowohl für Rennzwecke als auch zur Verwendung auf der Straße bestimmt, dürfen diese Teile oder Ausrüstungen nur dann der Allgemeinheit zur Verwendung in Straßenfahrzeugen verkauft oder zum Verkauf angeboten werden, wenn sie die Anforderungen dieses Artikels erfüllen.

4. Zu diesen Anforderungen zählen Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften und gegebenenfalls Vorschriften für Prüfungsstandards. Sie können auf die in Anlage 26 aufgeführten Rechtsakte gegründet sein, nach dem jeweiligen Stand der Sicherheits-, Umwelt- und Prüfungstechnologie entwickelt werden oder, falls dies ein zur Erreichung der erforderlichen Sicherheits- und Umweltziele angemessenes Verfahren ist, in einem Vergleich zwischen dem betreffenden Teil oder der betreffenden Ausrüstung und Umwelt- oder Sicherheitswerten des Originalfahrzeugs beziehungsweise dessen Teilen bestehen.

5. Für die Zwecke von Punkt 1 legt der Hersteller von Teilen oder Ausrüstungen der Genehmigungsbehörde einen von einem benannten Technischen Dienst erstellten Prüfbericht vor, mit dem bescheinigt wird, dass die Teile oder Ausrüstungen, für die eine Autorisierung beantragt wird, die in Punkt 4 genannten Anforderungen erfüllen. Der Hersteller darf je Typ und Teil nur einen einzigen Antrag bei nur einer einzigen Genehmigungsbehörde einreichen.

Der Antrag muss Angaben zum Hersteller der Teile oder Ausrüstungen, Angaben zum Typ, die Identifizierungs- und Teilnummern der Teile oder Ausrüstungen, für die eine Autorisierung beantragt wird, sowie den Namen des Fahrzeugherstellers, die Typbezeichnung des Fahrzeugs und gegebenenfalls das Baujahr oder alle sonstigen Informationen enthalten, die die Identifizierung des Fahrzeugs ermöglichen, das mit den betreffenden Teilen oder Ausrüstungen ausgestattet werden soll.

Ist die Genehmigungsbehörde unter Berücksichtigung des Prüfberichts und weiterer Nachweise zu der Überzeugung gelangt, dass die betreffenden Teile oder Ausrüstungen den in Punkt 4 genannten Anforderungen entsprechen, so stellt sie dem Hersteller eine Bescheinigung aus.

Mit der Bescheinigung werden der Verkauf der Teile oder Ausrüstungen, das Anbieten der Teile oder Ausrüstungen zum Verkauf oder die Ausstattung von Fahrzeugen mit diesen Teilen oder Ausrüstungen vorbehaltlich des Punkts 8 Absatz 2 in Belgien erlaubt.

6. Alle Teile oder Ausrüstungen, für die in Anwendung dieses Artikels eine Autorisierung erteilt wurde, sind entsprechend zu kennzeichnen.

7. Der Hersteller teilt der Genehmigungsbehörde, die die Bescheinigung ausgestellt hat, unverzüglich jede Änderung mit, die sich auf die Bedingungen auswirkt, unter denen die Bescheinigung ausgestellt wurde. Die Genehmigungsbehörde entscheidet dann, ob die Bescheinigung geändert oder neu ausgestellt werden muss und ob neue Prüfungen erforderlich sind.

Der Hersteller ist dafür verantwortlich, dass die Teile und Ausrüstungen jederzeit unter den Bedingungen hergestellt werden, aufgrund deren die Bescheinigung ausgestellt wurde.

8. Vor der Erteilung jeder Autorisierung prüft die Genehmigungsbehörde, ob zufrieden stellende Vorkehrungen getroffen wurden und Verfahren bestehen, die eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion gewährleisten.

Stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass die Bedingungen für die Erteilung der Autorisierung nicht mehr erfüllt sind, fordert sie den Hersteller auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Teile und Ausrüstungen wieder in Übereinstimmung gebracht werden. Erforderlichenfalls entzieht sie die Autorisierung.

9. Alle Meinungsverschiedenheiten zwischen Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit den in Punkt 5 genannten Bescheinigungen werden der Europäischen Kommission zur Kenntnis gebracht.

§4 - Rückruf von Fahrzeugen

1. Muss ein Hersteller, dem eine EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt wurde, bereits verkaufte, zugelassene oder in Betrieb genommene Fahrzeuge nach einem Rechtsakt oder nach der Richtlinie 2001/95/EG zurückrufen, weil von einem oder mehreren Systemen oder Bauteilen oder von einer oder mehreren selbstständigen technischen Einheiten, mit denen diese Fahrzeuge ausgerüstet sind, ein erhebliches Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr, die öffentliche Gesundheit oder die Umwelt ausgeht, unabhängig davon, ob sie nach der vorliegenden Richtlinie ordnungsgemäß genehmigt sind, so teilt er dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die Genehmigung für die Fahrzeuge erteilt hat.

2. Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde Abhilfemaßnahmen vorschlagen, die geeignet sind, das in Punkt 1 genannte Risiko zu beseitigen. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Behörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über die vorgeschlagenen Maßnahmen.

3. Sind die betreffenden Behörden der Ansicht, dass die Maßnahmen nicht ausreichen oder zu langsam umgesetzt werden, so teilt die Genehmigungsbehörde dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt hat.

Die Genehmigungsbehörde unterrichtet daraufhin den Hersteller. Betrachtet die Genehmigungsbehörde, die die EG-Typgenehmigung erteilt hat, ihrerseits die Maßnahmen des Herstellers als unbefriedigend, so ergreift sie alle erforderlichen Schutzmaßnahmen bis hin zum Entzug der EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge, wenn der Hersteller keine wirksamen Abhilfemaßnahmen vorschlägt und durchführt.

Im Falle des Entzugs der EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge unterrichtet die betreffende Genehmigungsbehörde innerhalb von zwanzig Arbeitstagen per Einschreiben oder mit gleichwertigen elektronischen Mitteln den Hersteller, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission.

4. Der vorliegende Artikel findet auch auf Teile Anwendung, die nicht Gegenstand einer Anforderung eines Rechtsakts sind.

Art. 16 - Mitteilung technischer Informationen

§1 - Für Nutzer bestimmte Informationen

1. Der Hersteller darf technische Informationen in Bezug auf Angaben, die im vorliegenden Kapitel oder in den in Anlage 26 aufgeführten Rechtsakten vorgesehen sind und von den Angaben abweichen, die von der Genehmigungsbehörde genehmigt worden sind, nicht mitteilen.
2. Wenn ein Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht, stellt der Hersteller den Nutzern alle relevanten Informationen und erforderlichen Anweisungen zur Verfügung, aus denen alle für ein Fahrzeug, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit geltenden besonderen Nutzungsbedingungen oder Nutzungseinschränkungen zu ersehen sind.

Diese Informationen sind in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde in ein geeignetes Begleitdokument wie die Betriebsanleitung oder das Werkstatthandbuch für das Fahrzeug aufzunehmen.

§2 - Für Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten bestimmte Informationen

1. Der Fahrzeughersteller muss den Herstellern von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten alle Angaben, gegebenenfalls auch Zeichnungen, zur Verfügung stellen, die in der Anlage oder im Anhang eines Rechtsakts ausdrücklich genannt sind und für die EG-Typgenehmigung von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten oder für den Erhalt einer Erlaubnis nach Artikel 15 §3 benötigt werden.

Der Fahrzeughersteller kann Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten vertraglich zur Geheimhaltung von Informationen verpflichten, die nicht öffentlich zugänglich sind, einschließlich der Informationen, die Rechte am geistigen Eigentum betreffen.

2. Ist ein Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten Inhaber eines EG-Typgenehmigungsbogens, in dem nach Artikel 7 §4 Punkt 4 auf Nutzungseinschränkungen und/oder besondere Einbauvorschriften hingewiesen wird, so stellt er dem Fahrzeughersteller alle diesbezüglichen Informationen zur Verfügung.

Wenn ein Rechtsakt dies vorsieht, fügt der Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten den von ihm hergestellten Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten Hinweise auf Nutzungseinschränkungen und/oder besondere Einbauvorschriften bei.

Art. 16bis - Bekanntgabe von Entscheidungen und Rechtsbehelfe

Jede Entscheidung aufgrund der Vorschriften des vorliegenden Kapitels und jede Entscheidung, durch die eine EG-Typgenehmigung verweigert oder entzogen, die Zulassung verweigert oder ein Verkaufsverbot ausgesprochen wird, ist genau zu begründen. Jede Entscheidung ist dem Beteiligten unter Angabe der ihm nach geltendem Recht zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfe und Rechtsbehelfsfristen bekannt zu geben.

Art. 16ter - Technische Dienste

§1 - Zulassung von Technischen Diensten

1. Zulassung wird den Technischen Diensten von dem für den Straßenverkehr zuständigen Wallonischen Minister erteilt.

2. Die Technischen Dienste führen die Genehmigungsprüfungen oder Inspektionen, die in vorliegendem Erlass oder einem in Anlage 26 aufgeführten Rechtsakt festgelegt sind, selbst durch oder beaufsichtigen diese, es sei denn, dass alternative Verfahren ausdrücklich zugelassen sind.

Die Technischen Dienste dürfen nur Prüfungen oder Inspektionen durchführen, für die sie ordnungsgemäß benannt wurden.

3. Die Technischen Dienste werden entsprechend ihrem Zuständigkeitsbereich in eine oder mehrere der folgenden vier Tätigkeitskategorien eingestuft:

a) Kategorie A: Technische Dienste, die die Prüfungen, die in vorliegendem Kapitel und in den in Anlage 26 aufgeführten Rechtsakten genannt sind, in eigenen Einrichtungen durchführen.

b) Kategorie B: Technische Dienste, die die Prüfungen, die in vorliegendem Kapitel und in den in Anlage 26 aufgeführten Rechtsakten genannt sind und in Einrichtungen des Herstellers oder eines Dritten durchgeführt werden, beaufsichtigen.

c) Kategorie C: Technische Dienste, die die Verfahren des Herstellers zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion bewerten und regelmäßig überwachen.

d) Kategorie D: Technische Dienste, die die Prüfungen oder Inspektionen im Rahmen der Überwachung der Übereinstimmung der Produktion beaufsichtigen oder durchführen.

4. Die Zulassung kann einem Technischen Dienst für eine oder mehrere Tätigkeitskategorien (A, B, C oder D) entsprechend seinem Zuständigkeitsbereich erteilt werden.

5. Um als Technischer Dienst zugelassen zu werden, muss der Technische Dienst folgende Bedingungen erfüllen:

1. Wenn er die Prüfungen in seinen eigenen Räumlichkeiten durchführt, muss er über die geeignete Infrastruktur und insbesondere über die angemessenen Räumlichkeiten und das geeignete Material verfügen.

2. Er muss über ausreichend technisches Personal verfügen, um die beantragten Tätigkeiten durchzuführen und deren Kontinuität zu gewährleisten.

3. Er muss über das Personal mit der erforderlichen Sachkunde und den spezifischen Fachkenntnissen für die beantragten Tätigkeiten verfügen. Er muss über die Ausbildung, die Fertigkeiten und Kenntnisse sowie über ausreichend Berufserfahrung in den betreffenden technischen Tätigkeiten verfügen. Er muss sich auch über die neuesten Entwicklungen der technischen und geltenden Vorschriften auf dem Laufenden halten.

4. Er muss die in Anhang 1 der Anlage 27 zum Königlichen Erlass aufgezählten Bedingungen für die durchgeführten Tätigkeiten erfüllen. Diese Verpflichtung ist jedoch nicht anwendbar auf die letzte Stufe eines Verfahrens der Mehrstufen-Typgenehmigung wie in Artikel 13 §8 erwähnt.

5. Er muss sich verpflichten, der zuständigen Genehmigungsbehörde unverzüglich jede Änderung, die nach Erteilung der Genehmigung erfolgt, und die zwischenzeitlichen Bewertungsberichte der Akkreditierungsstelle mitzuteilen.

6. Er muss den Bediensteten der zuständigen Genehmigungsbehörde Zugang zu den Unterlagen und den Räumlichkeiten gewähren, damit sie die Fähigkeit der Technischen Dienste, die beantragten Tätigkeiten auszuüben, kontrollieren können.

7. Die Genehmigungsbehörde darf für eine oder mehrere der in Punkt 3 erwähnten Tätigkeiten als Technischer Dienst auftreten.

8. Ein Hersteller oder ein Subunternehmer, der für Rechnung dieses Herstellers handelt, kann als Technischer Dienst für die Tätigkeiten der Kategorie A bestimmt werden, was die in Anlage 37 aufgezählten Rechtsakte betrifft.

§2 - Bewertung der Fähigkeiten der Technischen Dienste

1. Die in §1 erwähnte Bewertung der Fähigkeiten ist durch einen Bewertungsbericht nachzuweisen, der von der für die Bewertung der Technischen Dienste zuständigen Behörde erstellt wird. Dieser Bericht kann eine von einer Akkreditierungsstelle erstellte Akkreditierungsbescheinigung beinhalten.

2. Die Bewertung, auf die sich der in Punkt 1 genannte Bericht stützt, ist gemäß Anhang 2 von Anlage 27 Punkte 5 bis 9 durchzuführen.

Der Bewertungsbericht wird nach höchstens drei Jahren überprüft.

3. Die als Technischer Dienst fungierende Genehmigungsbehörde weist die Einhaltung der Vorschriften anhand entsprechender Beweisstücke nach.

Diese Einhaltung umfasst eine Bewertung, die von Bewertern durchgeführt wird, die in keinerlei Verbindung mit der bewerteten Tätigkeit stehen.

4. Ein Hersteller oder ein in seinem Auftrag handelnder Auftragnehmer, der als Technischer Dienst benannt wurde, hat die einschlägigen Bestimmungen des vorliegenden Artikels einzuhalten.

§3 - Zulassungsverfahren

1. Der Antrag auf Zulassung wird bei der Behörde eingereicht, die für die Bewertung der Technischen Dienste zuständig ist.

Dem Antrag werden die Belege beigelegt, aus denen hervorgeht, dass die in §1 Nr. 5 aufgezählten Bedingungen erfüllt sind, sowie die aufgrund von Anlage 27 Anhang 2 Punkt 4.1 erforderlichen Unterlagen.

2. Der Antrag wird durch die Behörde untersucht, die für die Bewertung der Technischen Dienste zuständig ist. Diese Untersuchung basiert auf dem in §2 Punkt 1 erwähnten Bewertungsbericht sowie auf jeglicher für erforderlich erachteten Besichtigung vor Ort.

Wenn der Technische Dienst nicht binnen einem Jahr ab Datum der Einreichung des Zulassungsantrags eine vollständige Akte anlegt, wie in Punkt 1 Absatz 2 bestimmt, kann die Behörde, die für die Bewertung der Technischen Dienste zuständig ist, die Akte schließen.

Die für die Bewertung der Technischen Dienste zuständige Behörde setzt den Technischen Dienst darüber in Kenntnis, dass seine Akte geschlossen worden ist.

3. Die Zulassung wird für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt.

4. Der zuständige wallonische Minister erteilt jedem zugelassenen Technischen Dienst eine Zulassungsnummer.

5. Die Erteilung der Zulassung wird im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht.

6. Die Fahrzeuggenehmigungsbehörde notifiziert der Europäischen Kommission den Zulassungsbeschluss. Für jeden zugelassenen Technischen Dienst teilt sie die Bezeichnung, die Adresse, einschließlich E-Mail-Adresse, die verantwortlichen Personen sowie die Tätigkeitskategorie mit. Sie notifiziert der Europäischen Kommission jede nachträgliche Änderung dieser Daten.

7. In der Notifizierungs- beziehungsweise Anmeldungsurkunde wird angegeben, für welche Rechtsakte die Technischen Dienste bestimmt worden sind.

8. Ein Technischer Dienst kann die Tätigkeiten, für die er zugelassen ist, nur ausüben, wenn er im Voraus bei der Europäischen Kommission angemeldet worden ist.

§4 - Erneuerung der Zulassung

Die Zulassung kann erneuert werden.

Die Bestimmungen von §3 Punkt 1 finden Anwendung auf den Antrag auf Erneuerung der Zulassung.

Der Antrag auf Erneuerung muss spätestens sechs Monate vor Ablauf der Gültigkeit der Zulassung eingereicht werden.

Der Technische Dienst informiert auf jeden Fall spätestens sechs Monate vor Ablauf der Gültigkeit der laufenden Zulassung die für die Bewertung der Technischen Dienste zuständige Behörde über seine Absicht, eine Erneuerung der Zulassung zu beantragen oder nicht.

Die Fahrzeuggenehmigungsbehörde notifiziert der Europäischen Kommission die Entscheidung über die Erneuerung der Zulassung.

§5 - Ausdehnung der Zulassung

Jeder Antrag auf Ausdehnung der Zulassung eines Technischen Dienstes muss gemäß dem in §3 beschriebenen Verfahren eingereicht werden.

Die Bestimmungen von §3 Punkt 1 finden Anwendung auf den Antrag auf Ausdehnung der Zulassung.

Die Fahrzeuggenehmigungsbehörde notifiziert der Europäischen Kommission die Entscheidung über die Ausdehnung der Zulassung.

§6 - Verzicht auf die Zulassung

Jeder Technische Dienst kann jederzeit mittels einer Vorankündigung von sechs Monaten ganz oder teilweise auf seine Zulassung verzichten, indem er der für die Bewertung der Technischen Dienste zuständigen Behörde seinen Verzicht per Einschreiben notifiziert.

Die Fahrzeuggenehmigungsbehörde notifiziert der Europäischen Kommission die Entscheidung über den Verzicht auf die Zulassung.

§7 - Zulassungsentzug

1. Erfüllt ein Technischer Dienst nicht mehr die durch vorliegenden Erlass festgelegten Zulassungsbedingungen, so kann der zuständige wallonische Minister die Zulassung entziehen.

2. Die Fahrzeuggenehmigungsbehörde notifiziert der Europäischen Kommission die Entscheidung über den Zulassungsentzug.

§8 - Zulassungskosten

Die mit der Erteilung, Erneuerung und Ausdehnung der Zulassung verbundenen Kosten, einschließlich der Kosten für das Anlegen der Akte, der Kosten für die Ausstellung jeglichen Dokuments im Rahmen des Zulassungsverfahrens und der Kosten für die Verwaltung und Kontrolle der ausgestellten Zulassungen, deren Betrag von Dem Wallonischen Minister festgelegt wird, gehen zu Lasten des Antragstellers.

KAPITEL III - Verwendung und Ladung

Art. 17 - § 1 - Nur Kraftfahrzeuge der Klassen M1, M2 und M3, wie definiert in Artikel 1 des vorliegenden Erlasses, die nach den für diese Klassen üblichen technischen Spezifikationen genehmigt worden sind, dürfen für die Personenbeförderung verwendet werden.

§ 2 - Die Beförderung von Personen mit anderen Anhängern als denjenigen, die ausschließlich von Schaustellern verwendet werden und für diesen Beruf typisch sind, ist verboten.

§ 3 - Es ist erlaubt, im hinteren Teil von Fahrzeugen mit Faltenbalg (*Anmerkung: Gelenkfahrzeuge*) auf gleicher Ebene Personen zu befördern.

§ 4 - Für die Anwendung der Bestimmungen der Paragraphen 1 und 2 werden nicht als beförderte Personen angesehen:

1. Personen, die bei der Erbringung von Dienstleistungen befördert werden, sofern die diesbezüglichen Vorschriften der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung (AASO) eingehalten werden, ihre Anzahl außer dem Fahrer nicht mehr als acht beträgt und diese Personen mit vor dem 1. Januar 1999 erstmals in Betrieb genommenen Fahrzeugen befördert werden.

Bei diesen Fahrzeugen muss der für Gepäck oder Güter bestimmte Raum ganz oder teilweise durch eine Zwischenwand vom Fahrgastraum getrennt sein,

2. Personen, die in der Fahrerkabine eines für die Brandbekämpfung vorgesehenen Fahrzeugs Platz nehmen, das nicht für die Personenbeförderung zugelassen ist, sofern ihre Anzahl außer dem Fahrer nicht mehr als zehn beträgt,

3. Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 mit Doppel- oder Dreifachkabine dürfen ebenfalls höchstens 8 Personen außer dem Fahrer befördern, unter der Bedingung, dass die Kabinen vollkommen vom Laderaum getrennt sind.

4. Fahrzeuge der Klassen T und C und Fahrzeuge besonderer Bauart für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft dürfen ebenfalls einen Beifahrer befördern, unter der Bedingung, dass die Fahrerkabine mit einem hierfür vorgesehenen Sitz ausgerüstet ist.

§ 5 - Gewerblicher Verkehr oder Gratisverkehr von Personen mit öffentlichen oder privaten Diensten muss mit Fahrzeugen der Klasse M erfolgen.

§ 6 - Fahrzeuge der Klassen N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4 sind für die Güterbeförderung bestimmt.

Art. 18 - Ladung der Fahrzeuge - Allgemeines

§ 1 - Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht mehr als ihr höchstzulässiges Gesamtgewicht beträgt, dürfen sich nicht auf öffentlicher Straße befinden.

§ 2 - Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 32 des vorliegenden Erlasses dürfen Fahrzeuge sich nicht auf öffentlicher Straße befinden, wenn das Gewicht auf dem Boden unter jeder der Achsen oder eventuell das Höchstgewicht auf dem Auflagepunkt das Höchstgewicht, für das sie genehmigt worden sind, um mehr als 5% übersteigt.]

§ 3 - Die vom Wallonischen Minister für die Kraftfahrzeugüberwachung zugelassenen Einrichtungen müssen das höchstzulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs auf der Zulassungsbescheinigung oder auf der Prüfbescheinigung angeben. Für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 2.500 kg werden außerdem die Höchstgewichte auf dem Boden unter den Achsen und eventuell das Höchstgewicht auf dem Auflagepunkt angegeben.

Diese Bestimmung ist nur auf Fahrzeuge anwendbar, die den in Artikel 23 des vorliegenden Erlasses vorgesehenen Kontrollen unterliegen.

§ 4 - Vorrichtungen zum Tragen von Fahrrädern und Rollstühlen dürfen hinten am Fahrzeug angebracht werden, unter der Bedingung, dass sie:

- Ladung einbegreifen, im Vergleich zum Heck des Fahrzeugs nicht mehr als einen Meter überstehen,

- nur der Beförderung von Fahrrädern und Rollstühlen dienen.

Art. 19 - Ladung der für die Güterbeförderung gebauten Fahrzeuge

§ 1 - Die vom Wallonischen Minister für die Kraftfahrzeugüberwachung zugelassenen Einrichtungen müssen auf der Prüfbescheinigung das Eigengewicht des Fahrzeugs und die Nutzlast angeben.

Sofern bei Verwendung des Fahrzeugs auf öffentlicher Straße sein Eigengewicht sich nicht von dem auf der Prüfbescheinigung angegebenen Eigengewicht unterscheidet, ist diese Nutzlast das Höchstgewicht der Ladung, die unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Artikel 18 geladen und mit dem Fahrzeug befördert werden kann.

§ 2 - Der Fahrer eines Kraftfahrzeugs muss vor jeglicher Verschiebung der Ladung wirksam geschützt sein.

§ 3 - Jedes Fahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 7.000 kg, das für die Beförderung von Ladungen bestehend aus Balken, Rohren, Trägern, Stahlblechen, Rollen, Fässern und Tonnen, Baumstämmen oder ähnlichen Gegenständen, die bei einer plötzlichen Geschwindigkeitsabnahme die Fahrerkabine eindrücken oder auf gefährliche Weise durchbohren könnten, verwendet wird, muss:

1 mit einer ausreichenden Anzahl geeigneter Haltevorrichtungen ausgestattet sein, um diese Ladungen sicher zu befestigen,

2 mit einer Schutzwand ausgerüstet sein, die von der Kabine getrennt ist und diese wirksam vor jeglicher Verschiebung der Ladung schützt. Sie muss zwischen Fahrerkabine und Ladung angebracht sein und direkt am Fahrgestell oder an der Vorderseite der Ladefläche befestigt sein. Bei Gelenkfahrzeugen, mit Ausnahme von Langholzwagen, muss die Schutzwand jedoch direkt am vorderen Teil des Sattelanhängers befestigt sein.

Diese Schutzwand kann abnehmbar sein.

Diese Bestimmungen sind nicht auf Fahrzeuge anwendbar, die speziell für Beförderungen unteilbarer Gegenstände genehmigt sind, sofern ihre erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 25 km/h beträgt.

§ 4 - Jedes für die Güterbeförderung benutzte Fahrzeug muss mit einer ausreichenden Anzahl von Verankerungspunkten versehen sein, die der Ladung angepasst sind.

Diese Verankerungspunkte müssen einer Kraft standhalten von mindestens:

- 1) 400 daN für ein Fahrzeug mit einem hzG \leq 3,5 t,
- 2) 800 daN für ein Fahrzeug mit einem hzG $>$ 3,5 t und \leq 7,5 t,
- 3) 1.000 daN für ein Fahrzeug mit einem hzG $>$ 7,5 t und \leq 12 t,
- 4) 2.000 daN für ein Fahrzeug mit einem hzG $>$ 12 t.

§ 5 - Die Bestimmungen von §4 gelten nicht für:

1. Fahrzeuge, die speziell für die Beförderung unteilbarer Gegenstände genehmigt sind, sofern die erlaubte Höchstgeschwindigkeit 25 km/h nicht überschreitet,

2. langsame Fahrzeuge, die für landwirtschaftliche Zwecke benutzt werden,

3. Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich von Schaustellern benutzt werden und für diesen Beruf typisch sind.

Außerdem gelten diese Bestimmungen ausschließlich ab dem 1. Mai 2008 für neue Typgenehmigungen und ab dem 1. Mai 2009 für neu in Betrieb genommene Fahrzeuge und für Fahrzeuge, die nach diesem Datum umgebaut werden.]

Art. 20 - Ladung der für die Personenbeförderung gebauten Fahrzeuge

§ 1 - Die vom Wallonischen Minister für die Kraftfahrzeugüberwachung zugelassenen Einrichtungen geben auf der Prüfbescheinigung der für die Personenbeförderung gebauten Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme der Personenkraftwagen und Kombiwagen, die für den gewerblichen Verkehr nicht gleichgesetzten Gratisverkehr benutzt werden, die in Anwendung der Verordnungsbestimmungen höchstzulässige Anzahl Personen an.

Das Gewicht jeder beförderten Person, einschließlich des Fahrers, wird mit 75 kg berechnet. Bei Kleinbussen, Linienbussen oder Reisebussen, die nicht mit einem Gepäckraum oder mit einem Gepäckträger auf dem Dach ausgerüstet sind, wird dieses Gewicht auf 70 kg herabgesetzt. Dies gilt ebenfalls für mit einem Gepäckträger auf dem Dach oder mit einem Gepäckraum ausgestattete Reisebusse, die im öffentlichen Autobusverkehr benutzt werden, vorausgesetzt, dass sich weder auf dem Gepäckträger auf dem Dach noch im Gepäckraum Gepäck befindet.

Die Gesamtzahl der beförderten Personen darf die auf der Prüfbescheinigung angegebene Anzahl nicht überschreiten.

Für Wohnmobile, die ab dem 1. Januar 1986 als solche in Betrieb genommen worden sind, wird das Gewicht jeder beförderten Person auf 100 kg festgelegt (70 kg + 30 kg Gepäck). Das Gewicht eines Kindes von weniger als 13 Jahren wird auf 70 kg festgelegt (40 kg + 30 kg Gepäck).]

§ 2 - Unter Vorbehalt der Bestimmungen von §1 darf keines dieser Fahrzeuge sich auf öffentlicher Straße befinden, wenn die auf der Prüfbescheinigung angegebene Anzahl Personen überschritten wird. Auf diesen Fahrzeugen, mit Ausnahme derjenigen, die für die Vermietung mit oder ohne Fahrer verwendet werden, muss im Außenbereich die in der Prüfbescheinigung eingetragene Anzahl Fahrgäste angegeben werden.

Diese Angabe in Ziffern von mindestens 30 mm Höhe, gefolgt von den Buchstaben "PL", muss für die in das Fahrzeug einsteigenden Personen sichtbar sein.

§ 3 - Bei Fahrzeugen, die gleichzeitig für die Beförderung von Personen und von Gütern verwendet werden, muss der für Gepäck oder Güter bestimmte Raum durch eine Zwischenwand ganz oder teilweise vom Fahrgastraum getrennt sein.

§ 4 - Was die Fahrzeuge für die Personenbeförderung betrifft, werden die Identifikationsberichte oder die Prüfbescheinigungen mit den Angaben ergänzt, die von der zuständigen Wallonischen Behörde oder von seinem Beauftragten bestimmt werden.

Art. 21 - Höchstzulässiges Gesamtgewicht von Zügen miteinander verbundener Fahrzeuge

§ 1 - Unbeschadet der in den Artikeln 18, 32, 32*bis* und 47 des vorliegenden Erlasses erwähnten Bestimmungen darf das Gesamtgewicht eines Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge das im Typgenehmigungsprotokoll für das Zugfahrzeug festgelegte höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugs nicht überschreiten.

Diese Bestimmung gilt nicht für Züge, die gelegentlich beim Abschleppen eines Fahrzeugs gebildet werden.

§ 2 - a) Auf Personenkraftwagen und Kombiwagen anwendbare Bestimmungen

1. Das Gesamtgewicht eines Anhängers darf die höchstzulässige Anhängelast nicht überschreiten. Dieser Wert wird berechnet, indem das höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs vom höchstzulässigen Gesamtgewicht des Zugs abgezogen wird.

2. Das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers darf, wenn es sich um einen ungebremsten Anhänger handelt, die Hälfte des Eigengewichts des Zugfahrzeugs zuzüglich 75 kg nicht überschreiten.

3. Die höchstzulässige Anhängelast darf nicht mehr als 75% des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Zugfahrzeugs betragen, wenn es sich um einen Anhänger handelt, der mit einer so genannten Auflaufbremse, das heißt einem Bremssystem, bei dem die durch Auflaufen des Anhängers auf das Zugfahrzeug entstehenden Kräfte genutzt werden, ausgestattet ist.

b) Auf Personenkraftwagen, Kombiwagen, Kleinbusse und Lieferwagen, für die eine höchstzulässige Anhängelast im Typgenehmigungsprotokoll vorgesehen ist, anwendbare Sonderbestimmungen

1. Das Gesamtgewicht eines Anhängers darf die im Typgenehmigungsprotokoll festgelegte höchstzulässige Anhängelast des Zugfahrzeugs nicht überschreiten.

2. Das höchstzulässige Gesamtgewicht eines ungebremsten Anhängers darf die Hälfte des Eigengewichts des Zugfahrzeugs zuzüglich 75 kg nicht überschreiten.

3. Die höchstzulässige Anhängelast darf das höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs nicht überschreiten, wenn der Anhänger mit einer Auflaufbremse ausgestattet ist. Wenn das Zugfahrzeug jedoch mit Allradantrieb und mit einem von der Karosserie getrennten Fahrgestell ausgerüstet ist, darf die höchstzulässige Anhängelast bis 1,2-mal das höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs betragen.

§ 3 - Die vom Wallonischen Minister für die Kraftfahrzeugüberwachung zugelassenen Einrichtungen müssen das höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge und die höchstzulässige Anhängelast, wenn dieser Wert im Typpenehmigungsprotokoll vorgesehen ist, auf der Zulassungsbescheinigung oder auf der Prüfbescheinigung des Zugfahrzeugs angeben.

Wenn der Personenkraftwagen oder der Kombiwagen nicht für das Ziehen eines Anhängers benutzt werden kann, wird in dem für die Angabe des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge vorgesehenen Feld "Nihil" vermerkt.

§ 4 - Die Bestimmungen von §3 sind nur auf Fahrzeuge anwendbar, die den in Artikel 23 des vorliegenden Erlasses vorgesehenen Kontrollen unterliegen.

Art. 22 - Pflicht der Fahrzeughalter

Sobald die in den Artikeln 18 §3, 19 § 1, 20 §1 und 21 §3 erwähnten Angaben aufgrund irgendeines Umstands nicht mehr auf mindestens einem der in diesen Artikeln erwähnten Dokumente vorkommen, muss der Halter des Fahrzeugs oder des Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge diese Angaben binnen zehn Tagen von der zuständigen Einrichtung, die vom Wallonischen Minister für die Kraftfahrzeugüberwachung zugelassen ist, auf einem dieser Dokumente anbringen lassen.

Diese Bestimmung ist nur auf Fahrzeuge anwendbar, die den in Artikel 23 des vorliegenden Erlasses vorgesehenen Kontrollen unterliegen.

KAPITEL IV - Technische Kontrolle

Art. 23 - § 1 - Die in Betrieb genommenen Fahrzeuge unterliegen Kontrollen im Hinblick auf die Überprüfung ihrer Übereinstimmung mit den auf sie anwendbaren Verordnungsbestimmungen.

Die Kontrollen werden in Anwendung des Königlichen Erlasses vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind, von den zugelassenen Einrichtungen durchgeführt.

Die zugelassenen Einrichtungen sind ermächtigt, Gebühren zu erheben, die dazu bestimmt sind, die Kosten für die in Absatz 1 erwähnten Kontrollen und die dazugehörigen Verwaltungskosten zu decken.

§ 2 - Durchzuführende Kontrollen

A) Vorbehaltlich gegenteiliger Bestimmungen umfassen die Kontrollen die in Anlage 15 aufgeführten Kontrollen und die durch besondere Verordnungsbestimmungen vorgesehenen zusätzlichen Kontrollen.

B) Bremswirkung beladener Fahrzeuge

1. Für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht (hzG) über 3,5 Tonnen wird die Bremswirkung im Vergleich zum hzG anlässlich der in Anlage 15 ~~Punkt B.4~~ vorgesehenen Kontrollen ermittelt.

2. Die Ermittlung der Bremswirkung im Vergleich zum hzG eines Fahrzeugs geschieht entweder durch die RD-Methode, bei der eine Ermittlung der Bremskraft in Abhängigkeit des Bremszylinderdrucks erfolgt, oder durch eine direkte Messung der Bremskraft.

3. Die Ermittlung der Bremswirkung im Vergleich zum hzG mithilfe der RD-Methode ist:

a) erlaubt für Fahrzeuge, die mit einer Druckluftbremsanlage vorgefahren werden, die mindestens den Bestimmungen der Europäischen Richtlinie 71/320/EWG, wie abgeändert durch die Richtlinie 79/489/EWG oder der Regelung Nr. 13 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) entspricht;

b) obligatorisch für die oben erwähnten Fahrzeuge, die aus Hygiene- und/oder Sicherheitsgründen nicht mit einer Ladung vorgefahren werden dürfen;

c) Die obligatorische RD-Messung von Punkt b gilt nicht für Fahrzeuge, deren Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1981 erfolgte. Diese Fahrzeuge werden nicht der Ermittlung der Bremswirkung im Vergleich zum hzG unterzogen. Die Bremskräfte und das Schiefziehen der Bremsen werden in dem Zustand gemessen, in dem diese Fahrzeuge vorgefahren werden.

4. Bei der RD-Methode muss ein Zylinderdruck an einer Blockiergrenze von mindestens 2 bar berücksichtigt werden.

Dies kann durch ein Lastsimulationssystem in der technischen Prüfstelle oder durch Vorfahren der Fahrzeuge mit einer Teilladung erreicht werden.

Das Vorfahren eines Fahrzeugs mit einer Teilladung ist nicht anwendbar auf die unter 3 b) und c) erwähnten Fahrzeuge.

5. Direkte Messungen der Bremskraft sind erlaubt, wenn:

- das Gewicht des Fahrzeugs, beladen oder unbeladen, so wie es vorgefahren wird, mindestens 2/3 seines hzG beträgt,

- es sich um ein Fahrzeug für die Personenbeförderung handelt.

6. Prüfanschlüsse

a) Die in Punkt 3 erwähnten Fahrzeuge, deren Originalprüfanschlüsse:

- von der Arbeitsbühne aus nicht leicht zugänglich sind, dürfen mit permanenten oder zeitweiligen Zweitanschlüssen ausgerüstet sein,

- von der Inspektionsgrube aus nicht leicht zugänglich sind, sind mit permanenten oder zeitweiligen Zweitanschlüssen ausgerüstet.

b) Zweitanschlüsse werden an der linken Außenseite des Fahrzeugs und so nah wie möglich bei den Originalanschlüssen angebracht. Der Abstand zwischen den Zweitanschlüssen beträgt mindestens 80 mm.

c) Zweitanschlüsse entsprechen den Vorschriften von Abschnitt 4 der ISO-Norm 3583-1984.

d) Definitive Zweitanschlüsse, die permanent an den Bremskreis angeschlossen sind, sind Bestandteil dieses Bremskreises und werden vom Hersteller oder von einer von ihm zugelassenen Werkstatt angebracht.

e) Zeitweilige Zweitanschlüsse sind nicht Bestandteil des Bremskreises und werden an die Originalprüfanschlüsse angeschlossen. Die dazu benutzten Bremsleitungen sind typgenehmigt und haben einen Außendurchmesser von weniger als 10 mm.

Zeitweilige Zweitanschlüsse werden vom Benutzer des Fahrzeugs angebracht, bevor das Fahrzeug zur Kontrolle vorgefahren wird, und kurz nach dieser Kontrolle wieder entfernt.

f) Die Prüfanschlüsse oder ihre Zweitanschlüsse müssen zugänglich, funktionell und sauber sein.

g) Zeitweilige Anschlüsse müssen so befestigt werden, dass sie die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs nicht beeinträchtigen.

h) Über jedem Zweitanschluss werden deutlich und unauswischbar die Angaben PC_i oder PC_{i,j,k} mit einer Buchstabenhöhe von mindestens 10 mm angebracht. Die Zeichen i oder i,j,k zeigen die Reihenfolge der durch den Prüfanschluss bedienten Achse oder Achsen von vorne nach hinten an.

7. Prüf- und Einstellscheibe

a) Bei der Kontrolle zeigt der Fahrer die Anbringungsstelle der Prüf- und Einstellscheibe der automatisch lastabhängigen Bremse (ALB) an, die vom Hersteller an einer gut sichtbaren Stelle angebracht worden ist und auf der die in Anhang II der europäischen Richtlinie 71/320/EWG geforderten Mindestangaben vermerkt sind.

b) Für Fahrzeuge ohne mechanisch oder pneumatisch gesteuerte ALB, wie beispielsweise mit einem elektronischen Bremssystem (EBS) ausgerüstete Fahrzeuge, ist der für die Extrapolation garantierte Mindestdruck entweder auf einer am Fahrzeug befestigten Plakette oder eventuell auf dem technischen Datenblatt vermerkt.

c) Diese Angaben müssen auf jeder Plakette deutlich lesbar sein und die Plakette darf keine Veränderung aufweisen, die Anlass zu Verwirrung geben könnte.

C) Außer in den unter Buchstabe B aufgenommenen Fällen werden die Fahrzeuge unbeladen vorgefahren.

D) Die zuständige Wallonische Behörde, zu deren Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, legt die Modalitäten in Bezug auf die verschiedenen durchzuführenden Kontrollen fest.

§ 3 - Die Kosten für die Kontrollen gehen zu Lasten des Inhabers des Fahrzeugs.

§ 4 - Die zugelassenen Einrichtungen hängen eine Liste aller Gebühren, die sie zu erheben ermächtigt sind, in jeder ihrer Prüfstellen aus.

Die Zahlungen erfolgen in bar.

§ 5 - Das Fahrzeug wird auf Initiative des Inhabers in einer der Prüfstellen der zugelassenen Einrichtungen vorgefahren.

Alle Nachkontrollen erfolgen in der Prüfstelle, wo die vollständige Kontrolle stattgefunden hat.

§ 6 - Die Fahrzeuge müssen in sauberem Zustand sein, so dass die Kontrolle der Einzelteile nicht erschwert wird.

Außerdem dürfen sie nicht mit Schneeketten [...] ausgerüstet sein.

Die Kontrolle wird abgebrochen, wenn ein Gas- oder Kraftstoffaustritt festgestellt wird.

Der Fahrer muss sich an die Anweisungen halten, die ihm im Hinblick auf die Kontrolle seines Fahrzeugs erteilt werden.

§ 7 - Anlässlich dieser Kontrollen und sofern das Fahrzeug mit diesen Dokumenten versehen sein muss, händigt derjenige, der das Fahrzeug zur Kontrolle vorfährt, der zugelassenen Einrichtung die letzte Prüfbescheinigung und die Kontrollvignette aus und legt folgende Dokumente vor:

1. die Zulassungsbescheinigung,

2. die Übereinstimmungsbescheinigung oder die europäische Übereinstimmungsbescheinigung; die nach Belgien eingeführten vorher in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeuge sind nicht dazu verpflichtet, die Übereinstimmungsbescheinigung vorzulegen. Falls die Zulassungsbescheinigung dieser Fahrzeuge jedoch unlesbar oder unvollständig ist gemäß Anhang 1 der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, darf die Übereinstimmungsbescheinigung erbeten werden. Die Abwesenheit der Übereinstimmungsbescheinigung kann jedoch keinen Anlass zur Sanktion geben.,

3. den Identifikationsbericht oder das technische Datenblatt.

4. das Dokument "Sichtprüfung des Fahrzeugs"

5. das Versicherungszertifikat, ausgestellt gemäß dem Gesetz vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge.

Art. 23bis - § 1 - Die in Artikel 23 vorgesehenen Kontrollen sind unterteilt in:

1. vollständige Kontrollen,

2. Teilkontrollen.

Vollständige Kontrollen bestehen aus der Überprüfung:

a) der Identifizierung des Fahrzeugs, wobei die Fahrgestellnummer, die Zulassungsbescheinigung und die Übereinstimmungsbescheinigung oder die europäische Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs, falls die Übereinstimmungsbescheinigung als mitzuführendes Papier gemäß Artikel 10 § 2 Punkt 10 Absatz 2 erforderlich ist, kontrolliert werden.,

b) des technischen Zustands des Fahrzeugs, um festzustellen, ob es den in Sachen Sicherheit und Umwelt geltenden Normen entspricht.

Die Teilkontrollen sind unterteilt in:

a) administrative Kontrollen, die sich ausschließlich auf die Überprüfung der Zulassungsbescheinigung und der Übereinstimmungsbescheinigung oder der europäischen Übereinstimmungsbescheinigung im Hinblick auf die Gültigkeitserklärung eines Zulassungsantrags für ein Gebrauchtfahrzeug beziehen,

b) administrative Nachkontrollen, die sich ausschließlich auf die Überprüfung der Fahrgestellnummer, des Identifikationsschilds und der Papiere oder, ohne dass das Fahrzeug erneut vorgefahren wird, auf die Vorlage der Papiere beziehen,

c) technische Nachkontrollen, das heißt alle anderen Teilkontrollen.

§ 2 - Je nachdem wie regelmäßig die vollständigen Kontrollen stattfinden, werden sie unterteilt in:

1. regelmäßige Kontrollen, wie erwähnt in Artikel 23ter,

2. nicht regelmäßige Kontrollen, die unter bestimmten Umständen stattfinden, wie angegeben in Artikel 23sexies.

§ 3 - Bei der ersten der regelmäßigen Kontrollen wird überprüft, ob das Fahrzeug mit den Angaben auf dem Auszug des Typpengenehmigungsprotokolls oder mit den Angaben der europäischen Übereinstimmungsbescheinigung übereinstimmt.

Wenn gemäß Artikel 23novies §2 ein Identifikationsbericht abgefasst werden muss, werden die für die Abfassung dieses Dokuments notwendigen Kontrollen durchgeführt.

§ 4 - Vorbehaltlich gegenteiliger Bestimmungen umfassen die technischen Kontrollen wenigstens die Kontrolle der in Anlage 15 aufgeführten Bestandteile.

§ 5 - Alle Kontrollen, mit Ausnahme derjenigen, bei denen das Fahrzeug nicht vorgefahren wird, gehen mit Identifikationskontrollen einher.

Bei dieser Gelegenheit wird ebenfalls überprüft, ob das Fahrzeug gut unterhalten ist und es alle geltenden Vorschriften erfüllt.

Art. 23ter - § 1 - Regelmäßige Kontrollen finden zu nachstehend bestimmten Zeitpunkten statt:

1. Personenkraftwagen, Kombiwagen, Kleinbusse und Leichenwagen müssen zum **vierten Jahrestag nach der Erstinbetriebnahme** kontrolliert werden und danach **jedes Jahr**.

2. Personenkraftwagen, Kombiwagen, und Kleinbusse, die für den gewerblichen Personenverkehr oder für den gewerblichem Personenverkehr gleichgesetzten Gratisverkehr verwendet werden, Fahrzeuge, die für den Fahrunterricht benutzt werden, landwirtschaftliche Zugmaschinen ausgenommen, Fahrzeuge, die mit Fahrer vermietet werden, sowie Krankenwagen müssen **vor der Erstinbetriebnahme in Belgien** oder vor dem Tag der Wiederinbetriebnahme in Belgien kontrolliert werden und danach alle **sechs Monate**.

3. a) Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbusse, die für das Ziehen eines Anhängers verwendet werden und mit einer Kupplungsvorrichtung zum Ziehen eines Anhängers mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 750 kg ausgerüstet sind, müssen **vor der Erstinbetriebnahme in Belgien** oder vor dem Tag der Wiederinbetriebnahme in Belgien kontrolliert werden und danach **jedes Jahr**.

b) Die Kupplungsvorrichtung von Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbussen, die keine Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 750 kg ziehen oder die die Kupplungsvorrichtung als Fahrradträger oder Motorradträger benutzen, muss **vor der Inbetriebnahme** des Fahrzeugs in Belgien, sobald es damit ausgerüstet ist, kontrolliert werden und danach **jedes Jahr**, sobald das Fahrzeug **vier Jahre alt ist**.

4. Linien- und Reisebusse müssen **vor der Erstinbetriebnahme** in Belgien oder vor dem Tag der Wiederinbetriebnahme in Belgien kontrolliert werden und danach alle **drei Monate**.

5. Kranfahrzeuge, Wohnanhänger, Bootsanhänger und Segelflugzeuganhänger müssen **vor der Erstinbetriebnahme** in Belgien oder vor dem Tag der Wiederinbetriebnahme in Belgien kontrolliert werden und danach alle **zwei Jahre**.

6. Für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500kg müssen **vor der Erstinbetriebnahme** in Belgien oder vor dem Tag der Wiederinbetriebnahme in Belgien kontrolliert werden und danach **jedes Jahr**. (WR ab 01.01.2017)

7. Die anderen Fahrzeuge, mit Ausnahme der langsamen Fahrzeuge, müssen **vor der Erstinbetriebnahme** in Belgien oder vor dem Tag der Wiederinbetriebnahme in Belgien kontrolliert werden und danach **jedes Jahr**.

Was die Wiederinbetriebnahme betrifft, besteht die Kontrolle der in Nr. 7 erwähnten Fahrzeuge ausschließlich im Erstellen des Identifikationsberichts, einschließlich des hierfür notwendigen Wiegens, sofern diese Fahrzeuge vor der letzten Zulassung der in Artikel 23sexies §1 Nr. 3 erwähnten nicht regelmäßigen Kontrolle unterworfen worden sind.

8. die Fahrzeuge im Sinne von Artikel 2§2 Nummer 7, die von dreissig bis fünfzig Jahren in Betrieb genommen worden sind, werden vor der Wiederinbetriebnahme unter einem der Nummernschilder nach Artikel 4§2 des Ministeriellen Erlasses vom 23. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen und danach, mit Ausnahme der langsamen Fahrzeuge und der Fahrzeuge von historischem Interesse im Sinne von Artikel 1§2 des vorliegenden Erlasses, alle **zwei Jahre** der Kontrolle unterworfen.

§ 2 - In Abweichung von den Bestimmungen von §1 erfolgen regelmäßige Kontrollen:

1) mit einem Zeitabstand von **zwei Jahren, vor dem Tag oder an dem Tag, wo die Fahrzeuge vier Jahre alt** werden, zu berechnen ab dem Datum der Erstinbetriebnahme, was die in §1 Nr. 1 erwähnten Fahrzeuge betrifft, die für die letzte regelmäßige Kontrolle gemäß Artikel 23quater §1 oder §3 zur technischen Kontrolle vorgefahren worden sind, für die

a) bei der letzten regelmäßigen Kontrolle die ausgestellte Prüfbescheinigung den Bestimmungen von Artikel 23decies §1 entsprach;

b) bei der Teilkontrolle gemäß Artikel 23decies §2 und im Anschluss an die letzte regelmäßige Kontrolle, bei der das Fahrzeug nur administrative Mängel aufwies, die als geringfügige Mängel gemäß Anhang 15 Punkt 0. "Fahrzeugidentifizierung" kategorisiert wurde, die ausgestellte Prüfbescheinigung Artikel 23decies §1 entsprach;

c) bei der Kontrolle gemäß Artikel 23septies §1, Nr. 5° die ausgestellte Prüfbescheinigung Artikel 23decies §1 entsprach, und die zum Zeitpunkt der letzten regelmäßigen Kontrolle folgende Bedingungen bezüglich Alter und Kilometerstand erfüllten:

(1) was das Alter des Fahrzeugs betrifft: Das Fahrzeug ist höchstens **acht Jahre** alt, zu berechnen ab dem Datum der Erstinbetriebnahme;

(2) was den Kilometerstand des Fahrzeugs betrifft: Der Kilometerstand des Fahrzeugs beträgt **nicht mehr als 110.000 Kilometer**.

1 bis) mit einem Zeitabstand von **zwei Jahren**, sobald das Fahrzeug **vier Jahre** alt ist, was die in §1 Nr. 3 Buchstabe b) erwähnte Kupplungsvorrichtung betrifft, sofern das damit ausgerüstete Fahrzeug die in Nr. 1 erwähnten Bedingungen erfüllt.

1 ter.) **ein Jahr** nach dem Datum der Zulassung im Hinblick auf die Wiederinbetriebnahme in Belgien der in §1 Nr. 1 erwähnten Fahrzeuge, sobald sie **drei Jahre alt sind**, und danach jedes Jahr oder alle zwei Jahre, sofern diese Fahrzeuge die in Nr. 1 erwähnten Bedingungen erfüllen.

1 quater) **ein Jahr** nach der letzten regelmäßigen Kontrolle in Hinblick auf die in Paragraph 1 Nr. 1 genannten Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt dieser letzten regelmäßigen technischen Kontrolle **4 Jahre alt** waren und die der nicht regelmäßigen technischen Kontrolle unterliegen, wie angegeben in Artikel 23sexies Paragraph 1 Nr. 3 und für die ein Dokument mit der Überschrift "Sichtprüfung des Fahrzeugs" gemäß Artikel 23sexies Paragraph 4 Nr. 3 ausgestellt wurde, und anschließend jährlich oder alle zwei Jahre, vorausgesetzt, dass diese Fahrzeuge die unter Punkt 1 genannten Bedingungen erfüllen,

1 *quinquies*). **ein Jahr** nach der letzten nicht regelmäßigen technischen Kontrolle gemäß Artikel 23sexies Paragraph 1 Nr. 3 im Hinblick auf die in Paragraph 1 Nr. 1 genannten Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt dieser nicht regelmäßigen technischen Kontrolle **4 Jahre alt** waren und für die eine Prüfbescheinigung gemäß Artikel 23decies Paragraph 1 nach dieser nicht regelmäßigen technischen Kontrolle ausgestellt worden ist, und anschließend jährlich oder alle zwei Jahre, vorausgesetzt, dass diese Fahrzeuge die unter Punkt 1 genannten Bedingungen erfüllen.

1 *sexies*) Bezüglich der Fahrzeuge der in § 1 Nr. 4 bis 7 des vorliegenden Artikels erwähnten Klassen M2, M3, N und O, die den Gegenstand einer Inspektion im Rahmen der letzten Phase eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens bilden, wie in Artikel 13 § 8 des vorliegenden Erlasses erwähnt, wird die regelmäßige Kontrolle vor der Erstinbetriebnahme gleichzeitig mit der während der letzten Phase eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens durchgeführten Inspektion durchgeführt. Die regelmäßige Kontrolle vor der Erstinbetriebnahme und die während der letzten Phase eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens durchgeführte Inspektion müssen jedoch durch eine als Technischer Dienst auf Grundlage des Artikels 16ter des vorliegenden Erlasses anerkannte und gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind, zugelassene Einrichtung durchgeführt werden.

Die regelmäßigen Kontrollen finden anschließend an den nachstehend festgelegten Daten statt:

- a) Linien- und Reisebusse müssen **drei Monate nach der Erstinbetriebnahme** in Belgien kontrolliert werden und danach **alle drei Monate**;

In Abweichung von Absatz 1 des Punktes a müssen Linien- und Reisebusse für die eine Prüfbescheinigung während der letzten regelmäßigen Kontrolle gemäß Artikel 23decies § 1 ausgestellt wurde alle sechs Monate kontrolliert werden.

Allerdings müssen Linien- und Reisebusse, die nicht mit einem Verlangsamers (**Anmerkung= Retarder**) ausgestattet sind, alle drei Monate einer Bremsprüfung unterzogen werden.

- b) Kranfahrzeuge, Wohnanhänger, Bootsanhänger und Segelflugzeuganhänger müssen **zwei Jahre nach der Erstinbetriebnahme** in Belgien kontrolliert werden und danach **alle zwei Jahre**;

- c) für die **Güterbeförderung** bestimmte Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen **Gesamtgewicht über 3.500 kg** müssen **ein Jahr (WR ab 01.01.2017) nach der Erstinbetriebnahme** in Belgien kontrolliert werden und danach **jedes Jahr (WR ab 01.01.2017)**;

□

- d) die in § 2 Nr. 2 des vorliegenden Erlasses erwähnten Fahrzeuge müssen **ein Jahr (WR ab 01.01.2017) nach der Erstinbetriebnahme** in Belgien kontrolliert werden und danach **jedes Jahr (WR ab 01.01.2017)**;

In Abweichung von Absatz 1 des Punktes d müssen die in § 2 Nr. 2 des vorliegenden Erlasses erwähnten Fahrzeuge für die eine Prüfbescheinigung während der letzten regelmäßigen Kontrolle gemäß Artikel 23decies § 1 ausgestellt wurde **alle sechs Monate** kontrolliert werden.

- e) die **anderen Fahrzeuge**, mit Ausnahme der langsamen Fahrzeuge, müssen **ein Jahr** nach der Erstinbetriebnahme in Belgien kontrolliert werden und danach **jedes Jahr**.

2. **jedes Jahr (WR ab 01.01.2017)** was die Fahrzeuge betrifft, für die gemäß Unterabschnitt 9.1.3 von Anlage B zum Europäischen Übereinkommen vom 20. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), am 30. September 1957 in Genf unterzeichnet und durch das Gesetz vom 10. August 1960 gebilligt, eine ADR-Zulassungsbescheinigung ausgestellt werden muss.

3. alle **sechs Monate**, was folgende Fahrzeuge betrifft:

- a) Linien- und Reisebusse [...], für die die bei der letzten regelmäßigen Kontrolle ausgestellt Prüfbescheinigung die in Art. 23decies §1 vorgesehene Prüfbescheinigung war.

Jedoch müssen Linien- und Reisebusse, die nicht mit Verlangsamern (**Anmerkung= Retarder**) ausgerüstet sind, alle drei Monate einem Bremstest unterzogen werden.]

b) aufgehoben durch Dekret der WR vom 20.10.2016, Anwendung ab 01.01.2017

4. **jedes Jahr**, was die in §1 Nr. 6 des vorliegenden Artikels erwähnten Fahrzeuge betrifft, für die die bei der letzten regelmäßigen Kontrolle ausgestellte Prüfbescheinigung die in Art. 23*decies* §1 vorgesehene Prüfbescheinigung war.

5. mit einem Zeitabstand von **zwei Jahren**, was die land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen betrifft, die zu den langsamen Fahrzeugen gehören, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3.500 kg und weniger als 7.500 kg beträgt, mit Ausnahme derer, die

- ausschließlich für die gewerbsmäßige oder private Nutzung in der Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischzucht oder im Gartenbau bestimmt sind;
- durch die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes oder ihre Subunternehmer verwendet werden für die Instandhaltung der Straßenumgebung oder während des Winters zur Schneeräumung oder Streuung von Stoffen auf der öffentlichen Straße, um den Verkehr bei gefährlichen Witterungsbedingungen oder sonstigen Bedingungen zu sichern.

6. mit einem Zeitabstand von **einem Jahr**, was die land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen betrifft, die zu den langsamen Fahrzeugen gehören, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 7.500 kg beträgt, mit Ausnahme derer, die

- ausschließlich für die gewerbsmäßige oder private Nutzung in der Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischzucht oder im Gartenbau bestimmt sind;
- durch die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes oder ihre Subunternehmer verwendet werden für die Instandhaltung der Straßenumgebung oder während des Winters zur Schneeräumung oder Streuung von Stoffen auf der öffentlichen Straße, um den Verkehr bei gefährlichen Witterungsbedingungen oder sonstigen Bedingungen zu sichern.

- Die im vorherigen Artikel genannten Fahrzeuge müssen:

1. innerhalb von 6 Monaten nach Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses zur regelmäßigen Kontrolle vorgeführt werden, falls die Erstzulassung nach dem 1. Januar 2007 erfolgte;

2. innerhalb von 12 Monaten nach Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses zur regelmäßigen Kontrolle vorgeführt werden, falls die Erstzulassung zwischen dem 1. Januar 2002 und dem 1. Januar 2007 erfolgte;

3. innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses zur regelmäßigen Kontrolle vorgeführt werden, falls die Erstzulassung vor dem 1. Januar 2002 erfolgte.

§ 3 - Fahrzeuge, die gemäß §1 Nr.1 bis 8 einer regelmäßigen technischen Kontrolle unterzogen werden müssen und auf den Namen des vorherigen Inhabers zugelassen sind, ohne dass Letzterer im Besitz einer wie in Artikel 23*novies* §3 erwähnten gültigen Prüfbescheinigung ist, müssen zur technischen Kontrolle vorgefahren werden, bevor das Fahrzeug erneut in Betrieb genommen wird, und danach in den in §1 Nr.1 bis 7 für die verschiedenen Fahrzeuge vorgesehenen Zeitabständen.

§ 4 - Im Hinblick auf eine zeitlich zweckmäßige Verteilung der Kontrollen kann der Wallonische Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, den in §1 Nr. 1 vorgesehenen Zeitraum von vier Jahren nach den von ihm bestimmten Kriterien um höchstens einen Monat verlängern oder verkürzen.

§ 5 - Wer ein in §2 Nr. 2 des vorliegenden Artikels erwähntes Fahrzeug zur Kontrolle vorfährt, setzt die Kraftfahrzeugüberwachungsstelle bei der Kontrolle davon in Kenntnis.

Art. 23*quater* - § 1 - Die regelmäßigen Kontrollen müssen jeweils in der zweimonatigen Periode vor den in Artikel 23*ter* bestimmten Daten stattfinden.

Für Fahrzeuge, die in einem Zeitabstand von sechs Monaten oder weniger einer Kontrolle unterliegen, wird diese zweimonatige Periode auf einen Monat verringert.

§ 2 - Wird ein Fahrzeug mit Verspätung zur Kontrolle vorgefahren, führt dies nicht zu einer Änderung des Zyklus der regelmäßigen Kontrollen.

§ 3 - Der Benutzer kann sein Fahrzeug vor dem in §1 vorgesehenen Datum zur regelmäßigen Kontrolle vorgefahren. In diesem Fall setzt der in Artikel 23ter bestimmte Gültigkeitszeitraum ab dem Datum ein, an dem das Fahrzeug vorgefahren wird.

§ 4 - Wenn ein Fahrzeug sich im Ausland in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union befindet, ist sein Halter verpflichtet, es in einer von der Behörde des betreffenden Landes zugelassenen Einrichtung für technische Kontrolle überprüfen zu lassen, um die in Artikel 23ter festgelegten Fristen einzuhalten. Jedoch muss das Fahrzeug, sobald es wieder nach Belgien zurückkehrt, schnellstmöglich bei einer Kraftfahrzeugüberwachungsstelle vorgefahren werden, damit seine Situation regularisiert werden kann.

Art. 23quinquies - Die Artikel 23ter §1 Nr. 4 bis 8 und 23sexies §1 Nr. 5 sind nicht anwendbar, wenn es um eine Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs infolge einer Zulassung auf den Namen des anderen Ehepartners oder des gesetzlich Zusammenwohnenden oder auf den Namen eines ihrer Kinder geht, vorausgesetzt, das Fahrzeug verfügt noch über eine wie in Artikel 23novies §3 erwähnte gültige Prüfbescheinigung.

In diesem Fall bleibt der Zeitabstand für die Kontrolle unverändert, aber vor der Zulassung wird eine administrative Kontrolle durchgeführt, wenn der zukünftige Inhaber nicht beabsichtigt, das alte Zulassungskennzeichen auf seinen Namen zu übertragen.

Art. 23sexies - § 1 - Unabhängig von den Regeln bezüglich der regelmäßigen Kontrollen sind nicht regelmäßige Kontrollen obligatorisch:

1. nach jeder Aufforderung durch einen befugten Bediensteten,
2. vor dem Tag der Wiederinbetriebnahme - sei es auf den Namen desselben Inhabers oder auf den Namen eines neuen Inhabers - jedes Fahrzeugs:

- a) dessen Prüfbescheinigung von einem befugten Bediensteten bei der Feststellung eines Verstoßes gegen die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses eingezogen worden ist,

- b) das einer Änderung oder einem Umbau des Fahrgestells, der Karosserie oder der Ausrüstung unterzogen worden ist, mit einer Änderung der technischen Merkmale des Fahrzeugs als Folge,

- c) dessen eingeschlagene Fahrgestellnummer verdeutlicht, entfernt oder geändert wurde,

- d) das infolge eines Unfalls Beschädigungen an Fahrgestell, Lenkung, Aufhängung oder Bremsvorrichtung gehabt oder einen Totalschaden erlitten hat.

Diese Kontrolle besteht aus der vollständigen Kontrolle für alle Fahrzeuge und umfasst außerdem eine Kontrolle der Rad- und Fahrgestellgeometrie für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1,

3. vor der Zulassung von Fahrzeugen der Klassen M1, Wohnmobile einbegriffen (VC und Wohnmobile der Klasse M1), und N1, Leichenwagen einbegriffen, auf den Namen eines anderen Inhabers.

Wenn dieser andere Inhaber jedoch der Ehepartner des vorigen Inhabers oder der mit ihm gesetzlich Zusammenwohnende oder eines ihrer Kinder ist, wird keine technische Kontrolle durchgeführt, wenn der zukünftige Inhaber beabsichtigt, das alte Zulassungskennzeichen, das den gemäß Artikel 21 des Königlichen Erlasses vom 20. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen verfügten Bestimmungen entspricht, auf seinen Namen übertragen zu lassen; wenn er diese Übertragung nicht wünscht, wird vor der Zulassung lediglich eine administrative Kontrolle durchgeführt.

4. wenn die Nachkontrolle nicht innerhalb der in Artikel 23septies §2 erwähnten Frist stattgefunden hat,

5. vor dem Tag der Erstinbetriebnahme oder Wiederinbetriebnahme eines langsamen Fahrzeugs.

6. für die Zulassung mit einem Kennzeichen, deren Buchstabengruppe nicht mit « O » beginnt, auf den Namen desselben Inhabers der Fahrzeuge, die unter Artikel 2 § 2 Nr. 7 fallen.

§ 2 - Gebrauchtfahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O2, O3 und O4, wie definiert in Artikel 1, werden vor ihrer Zulassung einer administrativen Kontrolle unterzogen, insbesondere um das Zulassungsantragsformular von einer zugelassenen Prüfstelle ausfüllen zu lassen.
Die Gültigkeit dieses Formulars ist auf zwei Monate festgelegt.

§ 3 – Der Kfz-Sachverständige im Sinne des Gesetzes vom 15. Mai 2007 zur Anerkennung und zum Schutz des Berufs als Kfz-Sachverständiger und zur Schaffung eines Instituts für Kfz-Sachverständige, oder jeder befugte Bedienstete, der feststellt, dass ein Fahrzeug Beschädigungen oder einen Totalschaden, wie erwähnt in § 1 Nr. 2 Buchstabe d) des vorliegenden Artikels, erlitten hat, ist verpflichtet, dies dem Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen mitzuteilen.

§ 4 - 1. Bei der in Paragraph 1 Nr. 3 genannten nicht regelmäßigen technischen Kontrolle muss das Fahrzeug mit der für dieses Fahrzeug zuletzt ausgestellten Zulassungsbescheinigung sowie mit dem Kennzeichen, dessen Merkmale vom Minister oder seinem Beauftragten bestimmt werden, sowie der Deckung der zivilrechtlichen Haftpflicht, vorgefahren werden.

2. In Abweichung von Artikel 23bis Paragraph 4 bezieht sich die in Paragraph 1 Nr. 3 genannte nicht regelmäßige technische Kontrolle nur auf die in Anlage 41 genannten Punkte.

Bezüglich der Kontrollpunkte wird das Ergebnis dieser Kontrolle ausführlich in einem Gebrauchtwagenbericht beschrieben, der gleichzeitig mit der Prüfbescheinigung ausgestellt wird.

3. In Abweichung von Punkt 2 und Artikel 23bis Paragraph 4 beschränkt sich die in Paragraph 1 Nr. 3 genannte nicht regelmäßige Kontrolle auf eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs, wenn das Fahrzeug über eine Artikel 23decies Paragraph 1 entsprechende Prüfbescheinigung verfügt, die vor weniger als zwei Monaten vor Vorfahren des Fahrzeugs zur besagten nicht regelmäßigen Kontrolle ausgestellt wurde, oder, bei einem nach Belgien eingeführten Fahrzeug, das vorher in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen war, über eine von den dort zuständigen Behörden ausgestellte Prüfbescheinigung, die bestätigt, dass das Fahrzeug vor weniger als zwei Monaten vor der in Paragraph 1 Nr. 3 genannten nicht regelmäßigen Kontrolle erfolgreich einer Kontrolle unterzogen wurde, die mindestens die Bestimmungen der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger einhält.

Wenn nach Abschluss dieser Sichtprüfung festgestellt wird, dass das Fahrzeug weder technische Mängel aufweist noch Unzulänglichkeiten im Hinblick auf die Rechtsvorschriften bestehen, so wird ein Dokument mit der Bezeichnung "Sichtprüfung des Fahrzeugs" ausgestellt. Bezüglich der Kontrollpunkte wird das Ergebnis dieser Kontrolle ausführlich in einem Gebrauchtwagenbericht beschrieben, der gleichzeitig mit dem Dokument "Sichtprüfung des Fahrzeugs" ausgestellt wird.

Wenn hingegen nach dieser Sichtprüfung beim Fahrzeug technische Mängel oder Unzulänglichkeiten im Hinblick auf die Rechtsvorschriften festgestellt werden, dann wird das Fahrzeug sofort wieder der Kontrolle gemäß Anlage 41 unterworfen.

Das in Absatz 2 genannte Dokument "Sichtprüfung des Fahrzeugs" nennt die in Artikel 23novies Paragraph 3 Absatz 2 Punkte Nr. 1 bis Nr. 9 angeführten Angaben, mit Ausnahme des Ablaufdatums der Prüfbescheinigung. Wenn dieses Dokument der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigung beigelegt wird, übernimmt es das Verfalldatum der ausländischen Bescheinigung, das jedoch den maximalen Zeitabstand nicht überschreiten darf.

§ 5 - Die nicht regelmäßige Kontrolle wird durch eine administrative Kontrolle ersetzt, wenn das Fahrzeug unter einem Händlerschild wieder in Betrieb genommen wird.

Art. 23septies - § 1 - Teilkontrollen werden durchgeführt:

1. nach jeder Aufforderung durch einen befugten Bediensteten,
2. für die in Artikel 23decies §2, erwähnten Fahrzeuge,
3. für die in Artikel 23decies §§ 3 und 4 erwähnten Fahrzeuge

4.. für die in Artikel 23ter §1 Nr. 4, 6 und 7 erwähnten Fahrzeuge, für die gemäß Artikel 23novies §2 ein neuer Identifikationsbericht erstellt wurde.

5. optional und auf Antrag des Kunden für die in Artikel 23decies §1,Nr.2° und 3° genannten Fahrzeuge

§ 2 - Die in § 1 Nr. 2 ,3°und 5° erwähnte und im Rahmen einer anderen als der in Artikel 23sexies § 1 Nr. 3 vorgesehenen Kontrolle durchgeführte Kontrolle muss innerhalb des Zeitraums von zwei Monaten nach Ablauf der Gültigkeit der vorhergehenden vollständigen Kontrolle oder Teilkontrolle stattfinden. Nach Ablauf dieses Zeitraums wird eine vollständige Prüfung durchgeführt.

Die in § 1 Nr. 2 erwähnte und im Rahmen der in Artikel 23sexies § 1 Nr. 3 vorgesehenen Kontrolle durchgeführte Kontrolle muss innerhalb des Zeitraums von drei Monaten nach dem Zeitpunkt der Kontrolle der vorhergehenden vollständigen Kontrolle stattfinden. Nach Ablauf dieses Zeitraums wird eine vollständige Prüfung durchgeführt.

Die in § 1 Nr. 3 und 5 erwähnte und im Rahmen der in Artikel 23sexies § 1 Nr. 3 und 5 vorgesehenen Kontrolle durchgeführte Kontrolle muss innerhalb des Zeitraums von zwei Monaten nach dem Zeitpunkt der Kontrolle der vorhergehenden vollständigen Kontrolle stattfinden. Nach Ablauf dieses Zeitraums wird eine vollständige Prüfung durchgeführt."

Art. 23octies - Befreiungen und Sonderregelung

§ 1 - Von jeglichen Kontrollen sind befreit:

1. Anhänger, die ausschließlich von Schaustellern benutzt werden und typisch für diesen Beruf sind,

2. Baubudenanhänger,

3. Fahrzeuge der föderalen Polizei,

4. Anhänger, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 750 kg beträgt,

5. Fahrzeuge, die gemäß den geltenden Vorschriften mit einem Probefahrtschild und einer dazugehörigen gültigen Zulassungsbescheinigung versehen sind,

6. Kraftfahrzeuge und Anhänger, die gemäß einer zusätzlichen Gemeindeverordnung ausschließlich zwischen Ein- und Ausschiffungskais, Depots, Schuppen und Lagerräumen in See- oder Binnenhäfen verkehren, mit Ausnahme von Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbussen.

§ 2 - Sonderregelung:

Fahrzeuge, die mit einem Zulassungskennzeichen, das mit den Buchstaben ‚CD‘ beginnt, versehen sind, werden ab dem Tag, an dem das Fahrzeug vier Jahre alt ist, jährlich einer Kontrolle unterzogen, die darin besteht, den guten technischen Zustand des Fahrzeugs zu überprüfen.

Art. 23novies - § 1 - Die Kontrollen haben die Ausstellung eines Identifikationsberichts und/oder einer Prüfbescheinigung und/oder eines Gebrauchtwagenberichts und/oder eines Dokuments "Sichtprüfung des Fahrzeugs" zur Folge, deren Muster von der zuständigen Wallonischen Behörde festgelegt werden.

§ 2 - Der Identifikationsbericht wird bei der ersten regelmäßigen Kontrolle ausgestellt oder wenn irgendeine technische Angabe in diesem Bericht nicht mehr mit dem Fahrzeug übereinstimmt.

Für Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2, M3, O3 und O4 gilt dieser Bericht als das Dokument, das in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c) der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr vorgesehen ist.

Für diese Fahrzeuge umfasst dieser Bericht unter anderem die Angaben des "Fabrikschildes" und des Abmessungsschildes, wie vorgesehen in der Richtlinie 76/114/EWG, die durch den Königlichen Erlass vom 26. Februar 1981 zur Ausführung der Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern, ihre Bauteile sowie ihr Sicherheitszubehör umgesetzt worden ist.

§ 3 - Eine Prüfbescheinigung wird nach jeder vollständigen Kontrolle oder Teilkontrolle ausgestellt, außer im Falle einer Sichtkontrolle des Fahrzeugs, die zur Ausstellung des Dokuments « Sichtkontrolle des Fahrzeugs » führt.

Sie enthält mindestens:

1. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN);
2. das amtliche Kennzeichen und das Symbol des Zulassungslandes;
3. der Ort und das Datum der technischen Kontrolle;
4. den bei der vorhergehenden und der heutigen vollständigen Kontrolle abgelesenen Kilometerstand (falls verfügbar);
5. die Fahrzeugklasse (falls verfügbar);
6. für Kleinbusse und Taxis: die Anzahl Sitzplätze außer dem Fahrersitz;
7. die festgestellten Mängel und deren Kategorie;
8. die eventuellen Unzulänglichkeiten in Bezug auf die Verordnungsbestimmungen;
9. die allgemeine Beurteilung des Fahrzeugs;
10. Angaben in Bezug auf Kontrollen, denen das Fahrzeug aufgrund anderer Verordnungsbestimmungen unterliegt;
11. bestimmte, von der Einrichtung für spätere Kontrollen als nützlich erachtete Informationen;
12. das Datum der nächsten regelmäßigen Kontrolle;
13. die Identifikationsangaben über die zugelassene Einrichtung, die die Kontrolle durchgeführt hat, die Unterschrift oder Identifikation des für die Kontrolle zuständigen Kontrolleurs inbegriffen.

Bezüglich der in Artikel 23ter § 2 Nr. 1sexies erwähnten Fahrzeuge, nennt die während dieser ersten regelmäßigen Kontrolle ausgestellte Prüfbescheinigung wenigstens:

1. die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN);
2. den Ort und das Datum der Kontrolle;
3. den bei der vorhergehenden und der heutigen vollständigen Kontrolle abgelesenen Kilometerstand (falls verfügbar);
4. die Fahrzeugklasse (falls verfügbar);
5. für Kleinbusse und Taxis, die Anzahl Sitzplätze außer dem Fahrersitz;
6. die festgestellten Mängel und deren Kategorie;
7. die eventuellen Unzulänglichkeiten in Bezug auf die Verordnungsbestimmungen;
8. die allgemeine Beurteilung des Fahrzeugs;
9. die Angaben in Bezug auf Kontrollen, denen das Fahrzeug aufgrund anderer Verordnungsbestimmungen unterliegt;
10. bestimmte, von der Einrichtung für spätere Kontrollen als nützlich erachtete Informationen;
11. die Periodizität der nächsten regelmäßigen Kontrolle;
12. die Identifikationsangaben über die zugelassene Einrichtung, die die Kontrolle durchgeführt hat, die Unterschrift oder Identifikation des für die Kontrolle zuständigen Kontrolleurs inbegriffen.

Art. 23decies - § 1 - Die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung entspricht dem Zeitraum zwischen dem Zeitpunkt der Kontrolle und dem für die darauf folgende regelmäßige Kontrolle vorgesehenen Datum, wie bestimmt in Artikel 23ter, wenn bei der Kontrolle festgestellt wurde, dass:

1. das Fahrzeug weder technische Mängel noch Unzulänglichkeiten in Bezug auf die Verordnungsbestimmungen aufweist,

2. das Fahrzeug bestimmte technische Mängel, die als geringe Mängel eingestuft werden, aufweist, die, obwohl sie das Fahrzeug nicht zu einer Gefahr machen, trotzdem im Auge behalten werden müssen,

3. das Fahrzeug bestimmte Unzulänglichkeiten in Bezug auf die Verordnungsbestimmungen, die als geringe Mängel eingestuft werden, aufweist, die leicht behoben werden können.

§ 2 - Die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung beträgt **drei Monate**, wenn, ungeachtet eventueller Mängel nach §1 des vorliegenden Artikels, nur bestimmte von der zuständigen Wallonischen Behörde als geringe Mängel eingestufte administrative Unzulänglichkeiten festgestellt werden.

§ 3 - Die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung beträgt **fünfzehn Tage**, wenn anlässlich der Kontrolle festgestellt worden ist, dass der Zustand eines Einzelteils oder einer Einzelteilgruppe oder die Unzulänglichkeiten in Bezug auf die Verordnungsvorschriften von solcher Art sind, dass das Fahrzeug, auch wenn es keine unmittelbare Gefahr darstellt, entweder dringend repariert oder modifiziert werden muss, um mit den Vorschriften übereinzustimmen.

Diese Mängel werden als erhebliche Mängel eingestuft.

§ 4 - Die Prüfbescheinigung hat keine Gültigkeitsdauer, wenn der Zustand eines Einzelteils oder einer Einzelteilgruppe oder die Unzulänglichkeiten in Bezug auf die Verordnungsbestimmungen von solcher Art sind, dass das Fahrzeug nicht in Betrieb genommen werden darf oder nicht in Betrieb bleiben darf. In diesem Fall wird auf der Prüfbescheinigung der Vermerk **“NICHT ZUM VERKEHR ZUGELASSEN”** angebracht.

Diese Mängel werden als gefährliche Mängel eingestuft.

§ 5 - Die Farbe der Prüfbescheinigung ist grün in den in den Paragraphen 1 und 2 des vorliegenden Artikels festgelegten Fällen und rot in den in den Paragraphen 3 und 4 festgelegten Fällen.

§ 6 - Für jede grüne Prüfbescheinigung, die für Nutzfahrzeuge ausgestellt wird, wie vorgesehen in den Paragraphen 1 und 2, wird von der Einrichtung auf einem Vignettenhalter eine Kontrollvignette aufgeklebt, deren Muster von der zuständigen Wallonischen Behörde festgelegt wird. Die Kontrollvignette, auf der das Ablaufdatum der Prüfbescheinigung angegeben ist, muss bis zur nächsten Kontrolle an folgender Stelle gut sichtbar kleben bleiben:

- auf der rechten Innenseite der Windschutzscheibe, was Kraftfahrzeuge betrifft,
- in der Nähe des offiziellen Nummernschilds auf einer glatten, ebenen und undurchlässigen Fläche mit Abmessungen von mindestens 8 cm Höhe und mindestens 10 cm Breite, was Anhänger und Sattelanhänger betrifft.

Bei Verlust, Diebstahl oder Beschädigung der Kontrollvignette muss der Inhaber des Fahrzeugs die Einrichtung, die das Original angebracht hat, darum bitten, ein Duplikat anzubringen.

§ 7 - Die Gültigkeitsdauer des für die in Artikel 23sexies §1 Nr. 3 erwähnte nicht regelmäßige Kontrolle ausgestellten Zulassungsantrags beträgt zwei Monate.

Art. 23undecies -§ 1 Die Beträge der von den zugelassenen Kraftfahrzeugüberwachungseinrichtungen zu erhebenden Gebühren, Mehrwertsteuer einbegriffen, werden wie folgt festgelegt:

1. vollständige Kontrolle nach Anlage 15, mit Ausnahme der Punkte 1.1.17, 1.6, 7.9, 7.10 und 8.2 und des Bremstests mit beladenen Fahrzeugen:

- a) eines Personenkraftwagens, Kombiwagens, Kleinbusses oder Leichenwagens: [27,5 EUR],
- b) eines Autobusses oder Reisebusses: [49,00 EUR],
- c) eines Lieferwagens oder eines Wohnmobils mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg: [31,00 EUR],
- d) eines Lastkraftwagens, einer Zugmaschine oder eines Wohnmobils mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg: [49,00 EUR],
- e) eines Anhängers oder Sattelanhängers mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg: [27,50 EUR],

f) eines Anhängers oder Sattelanhängers mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg: [40,50 EUR],

2. Teilkontrolle eines Fahrzeugs:

- a) nach Aufforderung durch einen befugten Bediensteten: [11,0 EUR],
- b) infolge einer administrativen Kontrolle oder Nachkontrolle: [7,0 EUR],
- c) infolge einer technischen Nachkontrolle: [11,0 EUR],

d) Prüfung der Kupplungsvorrichtung für Fahrzeuge, die keine Anhänger ziehen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 750 kg übersteigt: (11,0 EUR),]

3. Kontrolle der Übereinstimmung eines Fahrzeugs mit den Angaben auf dem Typgenehmigungsprotokoll oder auf der europäischen Übereinstimmungsbescheinigung anlässlich der ersten regelmäßigen oder vollständigen Kontrolle, sowie anlässlich der ersten dieser Kontrollen nach der Zulassung auf den Namen eines anderen Inhabers, eines Fahrzeugs mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse:

- a) bis 3.500 kg: [3,50 EUR],
- b) über 3.500 kg: [11,0 EUR],

4. Zuschlag für eine verspätete vollständige Kontrolle eines Fahrzeugs:,

-) im ersten Monat: [7,00 EUR]
-) im zweiten und dritten Monat: [10,00 EUR]
-) im vierten, fünften und sechsten Monat: [15,00 EUR]
-) im nach dem sechsten Monat: [25,00 EUR]

5. Wiegen eines Fahrzeugs: [13,00 EUR],

6. Abfassung, Gültigkeitserklärung und Ausstellung eines Zulassungsantrags: [3,50 EUR],

7. Abfassung und Ausstellung eines Auszugs aus dem Genehmigungsbericht: [7,00 EUR],

8. Kontrolle einer Vorrichtung gegen aufspritzendes Wasser: [5,00 EUR],

9. Übereinstimmungskontrolle:

a) Kontrolle zur Überprüfung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs und gegebenenfalls Ausstellung der als Übereinstimmungsbescheinigung geltenden Bescheinigung, ohne Messung der Bremsvorrichtungen: [67,50 EUR],

b) Kontrolle zur Überprüfung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs und gegebenenfalls Ausstellung der als Übereinstimmungsbescheinigung geltenden Bescheinigung, mit Messung der Bremsvorrichtungen: [90,0 EUR],

c) Validierung oder Ausgabe eines Identifikationsschildes: [7,0 EUR],

10. Abfassung und Ausstellung eines Berichts für Reisebusse im Hinblick auf die Erlangung der deutschen "Tempo-100"-Genehmigung: [22,50 EUR],

11. Abfassung und Ausstellung, auf freiwilliger Basis, einer Bescheinigung zur Bestätigung der Kontrolle bezüglich eines "grüneren und sichereren" Fahrzeugs nach den in Anlage 15 erwähnten Punkten 1.1.17, 1.6 und 8.2 sowie der Kontrolle der Mindesttiefe von 2 mm der Reifenprofile: [11,0 EUR],

12. Ausstellung eines Duplikats jedes Originaldokuments, das ausgestellt wurde: [11,00 EUR],

13. Kontrolle der Lichtdurchlässigkeit der Scheiben: [3,50 EUR],

14. "Umweltkontrolle" nach Anlage 15 Punkt 8.2:

a) Personenkraftwagen, Kombiwagen, Kleinbusse und Wohnmobile mit Selbstzündungsmotor: [10,50 EUR],

b) Nutzfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor: [12,50 EUR],

c) Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor: [3,50 EUR],

15. Kontrolle des Geschwindigkeitsbegrenzers und/oder des Tachographen und ihres Einbaus nach Anlage 15 Punkte 7.9 und 7.10:

a) mit Geschwindigkeitssimulator:

1) Fahrzeuge, die mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer und mit einem Tachographen ausgerüstet sein müssen: [26,0 EUR],

- 2) Fahrzeuge, die nur mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein müssen, dessen Steuerung durch ein Tachographensignal gewährleistet wird: [26,0 EUR],
- 3) Fahrzeuge, die nur mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein müssen, dessen Steuerung durch ein anderes Signal als ein Tachographensignal gewährleistet wird: [13,00 EUR],
- 4) Fahrzeuge, die nur mit einem Tachographen ausgerüstet sind: [13,00 EUR],
- b) Sichtkontrolle ohne Geschwindigkeitssimulator: [13,00 EUR],
16. Kontrolle anhand des dafür vorgesehenen Geräts:
- a) [der Bremswirkung in beladenem Zustand:
- Fahrzeug mit höchstens zwei Achsen:
 - Test mit Ladung: [13,50 EUR],
 - Test mit Extrapolation ohne Anschluss oder Handhabung unter dem Fahrzeug: [8,00 EUR],
 - Test mit Extrapolation mit Anschluss oder Handhabung unter dem Fahrzeug: [29,00] EUR,
 - Fahrzeug mit drei Achsen oder mehr: Tarif für ein Fahrzeug mit höchstens zwei Achsen zuzüglich 6,00 EUR pro zusätzliche Achse.
- b) Aufhängung: [6,0 EUR],
- c) Beleuchtung: [6,0 EUR],
17. Kontrolle der LPG-Anlage:
- a) vollständige Kontrolle: [15,00 EUR],
- b) Nachkontrolle: [11,00 EUR],
- c) vereinfachte Kontrolle: [5,00 EUR],
18. Kontrolle der NGV-Anlage:
- a) vollständige Kontrolle: [15,0 EUR],
- b) Nachkontrolle: [11,00 EUR],
- c) vereinfachte Kontrolle: [5,00 EUR],
19. ADR-Kontrolle:
- a) vollständige Kontrolle: [39,00 EUR],
- b) Nachkontrolle: [11,00 EUR],
- c) Verlängerung der Gültigkeitsdauer oder Ausstellung des Genehmigungsdokuments: [11,00 EUR],
20. Kontrolle der Qualitätsnormen, die die für Gelegenheitsdienste im gewerblichen Personenverkehr benutzten Fahrzeuge erfüllen müssen:
- a) Kontrolle pro Konfiguration: [27,5 EUR],
- b) Zuschlag für eine Erstkontrolle: [27,5 EUR],
- c) Zuschlag für verspätetes Vorfahren:
-) im ersten Monat: [7,00 EUR]
 -) im zweiten und dritten Monat: [10,00 EUR]
 -) im vierten, fünften und sechsten Monat: [15,00 EUR]
 -) im nach dem sechsten Monat: [25,00 EUR]
21. Kontrolle eines Fahrzeugs nach einem Unfall:
- a) Kontrolle der Rad- und Fahrgestellgeometrie: [85,50 EUR],
- b) Kontrolle der Radgeometrie: [43,00 EUR.]
22. Kontrolle nach Anlage 15 der Punkte 1.1.17 und 1.6: [22,00 EUR],
23. Anbringen einer Vignette zur Verlängerung der Gültigkeit eines Händler- oder Probefahrtschildes: [4,50 EUR],
24. Anbringen einer Kontrollvignette zur Bestätigung der Gültigkeit der Kontrolle: [4,50 EUR],
25. Kontrolle der in Artikel 43 §5 des vorliegenden Erlasses erwähnten Einrichtung: [7,00 EUR,]
26. nicht regelmäßige Kontrolle nach Anhang 41: [50,00 EUR.]
27. nicht regelmäßige Kontrolle beschränkt auf eine Sichtprüfung (mit Kontrolle des Bremssystems: [35 EUR]

28. Registrierung der in der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs genannten Angaben: [2,00 EUR]

29. Zurverfügungstellung des Personals zwecks Durchführung von Kontrollen auf einer delokalisierten Kontrolllinie: die in Nr. 1 bis 28 und 30 vorgesehenen Gebühren für die entsprechenden Leistungen mit folgenden Mindestbeträgen:

a) halber Tag [700 Euro]

b) ganzer Tag [1.300 Euro]

30. Verfassung und Ausstellung einer Bescheinigung zur Bestätigung, dass es sich bei dem Fahrzeug um ein Fahrzeug von historischen Interesse im Sinne von Artikel 1§2 handelt: [25,90 Euro]

§ 2 - Die in Paragraph 1 genannten Beträge werden jährlich am 1. Januar aufgrund der Entwicklung des Gesundheitsindex des Monats November des vorigen Jahres automatisch angepasst. Bei der Indexierung wird das Ergebnis gegebenenfalls auf die nächste ganze Dezimale auf- bzw. abgerundet. Als Basisindexzahl gilt der Wert vom November 2009.

§ 3 - Im Fall höherer Gewalt, worüber die zuständige Wallonische Behörde urteilt, kann der im Sinne von Paragraph 1 Nr. 4 und Nr. 20 c) zu zahlende Zuschlag für verspätetes Vorfahren zurückerstattet werden. Höhere Gewalt ist ein außergewöhnlicher Umstand, unabhängig vom Willen der Person. Wenn der Vorfall innerhalb von fünfzehn Tagen vor der Frist, an der die Kontrolle hätte stattfinden müssen eingetreten ist, wird der außergewöhnliche Umstand beurteilt und gegebenenfalls berücksichtigt.

In betreffendem Fall wird am Bonussystem festgehalten, wenn die in Artikel 23ter Paragraph 2 erwähnten Bedingungen erfüllt sind.

Im Fall höherer Gewalt darf das Fahrzeug nur verwendet werden, um Leerfahrten auf dem kürzesten Wege zwischen der technischen Prüfstelle und dem Wohn- oder Betriebssitz des Inhabers des Fahrzeugs oder dem Betriebssitz des Reparateurs und umgekehrt durchzuführen.

Kapitel IVa. Technische Kontrolle von Oldtimer-Fahrzeugen

Abschnitt 1 Allgemeines

Art. 23duodecies. In diesem Kapitel gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1° **anerkannte Kontrollstelle:** die Stelle, wie sie in Artikel 23 § 1 Absatz 2 genannt ist;

2° **Kontrolle von Oldtimer-Fahrzeugen:** eine Kontrolle, mit der überprüft wird, ob ein Oldtimer-Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das mit einem Kennzeichen für ein Oldtimer-Fahrzeug zugelassen werden soll, sicher auf öffentlichen Straßen benutzt werden kann, und mit der überprüft wird, ob das Fahrzeug die vorgeschriebenen und verbindlichen Anforderungen in Bezug auf Sicherheit, Umwelt und Identifizierung erfüllt ;

3° **Oldtimer-Fahrzeug:** ein Fahrzeug, das vor mehr als 25 Jahren in Betrieb genommen wurde und eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

a) es ist gemäß den föderalen Vorschriften mit einem Nummernschild zugelassen;

b) es wird im Hinblick auf seine Zulassung unter einem Kennzeichen für Oldtimer-Fahrzeugen gemäß den föderalen Vorschriften einer technischen Kontrolle unterzogen ;

4° **Änderung, Umbau oder Anpassung des Oldtimer-Fahrzeugs:** Jede Änderung an einem Oldtimer-Fahrzeug, die eine Veränderung der Sicherheits-, Umwelt- oder Identifikationsaspekte des Fahrzeugs beinhaltet und dazu führt, dass sich das Fahrzeug und seine Bauteile nicht mehr in ihrem ursprünglichen Zustand befinden;

5. **Ersatzteil:** ein Teil, das als Ersatz für ein Originalteil von einem anderen Hersteller als dem Hersteller des Originalteils hergestellt oder vertrieben wird und das mindestens die gleiche Qualität und die gleichen technischen Spezifikationen wie das Originalteil aufweist;

6° **Tuningbericht:** der in Artikel 23undecies, 7° genannte Zulassungsbericht, der nach einer Prüfung ausgestellt wird, in der alle sicheren Änderungen, Umbauten oder Anpassungen durch Nicht-Originalteile aufgeführt sind;

7° **Ersatzteil:** ein Teil, das nicht vom Hersteller des Originalteils hergestellt oder vertrieben wird und das nicht dem Originalteil entspricht ;

8° **Ersatzteil mit primärer Sicherheitsfunktion:** alle Teile, die mit der Bremsanlage, der Lenkung, den Achsen, den Rädern, der Federung, dem Motor und dem Fahrgestell des Fahrzeugs zusammenhängen.

Art. 23ter decies. Sofern in diesem Kapitel nichts anderes bestimmt ist, unterliegt die technische Kontrolle von Oldtimer-Fahrzeugen denselben Regeln wie die in Kapitel IV dieses Erlasses genannte technische Kontrolle.

Art. 23 quater decies. Die folgenden Kontrollmodalitäten werden nicht durchgeführt:

1° die Zuweisung der Anzahl der Sitze;

2° das Wiegen des Fahrzeugs, außer zur Bestimmung der Anhängelast;

3° die administrative Regulierung nach der Zulassung.

Abweichend von Artikel 23novies § 2 Absatz1 und Artikel 23decies § 6 Absatz 1 werden die folgenden Dokumente nach einer Kontrolle eines Oldtimer-Fahrzeugs nicht ausgestellt:

1° der Identifizierungsbericht;

2° die Vignette der Kontrolle.

Art. 23quindcies. Oldtimer-Fahrzeuge mit einem Erstzulassungsdatum vor dem 1. Januar 1926 dürfen auf einem Anhänger vorgezogen werden.

Abschnitt 2. Änderungen, Umbauten oder Anpassungen

Art. 23sedecies. Bei jeder Kontrolle eines Oldtimer-Fahrzeugs wird geprüft, ob das Oldtimer-Fahrzeug verändert, umgebaut oder angepasst wurde.

Art. 23 septies decies. Änderungen, Umbauten oder Anpassungen eines Oldtimer-Fahrzeugs sind nur zulässig, wenn diese Änderungen, Umbauten oder Anpassungen als sicher angesehen werden können.

Art. 23duodevicies. § 1. Um als sicher im Sinne von Artikel 23pties decies zu gelten, muss die Änderung, der Umbau oder die Anpassung auf jeden Fall alle folgenden Bedingungen erfüllen:

1° der Einbau wurde professionell durchgeführt;

2° die Änderung, der Umbau oder die Anpassung darf nicht dazu führen, dass das Fahrzeug in einem Zustand betrieben werden kann, der die Verkehrssicherheit gemäß Artikel 26 beeinträchtigt;

3° die Änderung, der Umbau oder die Anpassung mit Zustimmung des Herstellers des Basisfahrzeugs vorgenommen wurde.

§ 2 Die Änderung, der Umbau oder die Anpassung eines Ersatzteils kann als sicher im Sinne von Artikel 23septies decies angesehen werden, wenn gemäß der Bedingung in Absatz 1, 3° eine Originalbescheinigung des Herstellers des Basisfahrzeugs vorgelegt wird, die alle folgenden Elemente enthält:

1° einen Verweis auf die betreffende Änderung, den betreffenden Umbau oder die betreffende Anpassung;

2° einen Verweis auf den Fahrzeugtyp, der geändert, umgebaut oder angepasst wurde;

3° eine Erklärung, dass die Änderung, der Umbau oder die Anpassung als sicher angesehen werden kann.

§ 3 Wenn festgestellt wird, dass das geänderte Teil ein Ersatzteil mit einer primären Sicherheitsfunktion ist, kann die Änderung, der Umbau oder die Anpassung als sicher im Sinne von Artikel 23 septies angesehen werden, wenn abweichend von Absatz 1, 3° eines der folgenden Dokumente vorgelegt wird:

1° eine Originalbescheinigung des Herstellers des Teils;

2° ein Originalzertifikat eines anerkannten technischen Dienstes, der der Europäischen Kommission für das Teil oder das System mitgeteilt wurde;

3° die offizielle Dokumentation des Fahrzeugherstellers.

Damit die Änderung, der Umbau oder die Anpassung als sicher im Sinne von Artikel 23 septies decies gilt, kann zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Unterlagen für ein Ersatzteil ohne primäre Sicherheitsfunktion auch eine der folgenden Unterlagen vorgelegt werden:

1° die offizielle Dokumentation des Herstellers des Teils;

2° technische Zeichnungen und ein Bericht eines anerkannten Kfz-Sachverständigen, wie im Gesetz vom 15. Mai 2007 über die Anerkennung und den Schutz des Berufs des Kfz-Sachverständigen und die Gründung eines Instituts für Kfz-Sachverständige genannt.

Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Dokumente enthalten alle folgenden Elemente:

1° einen Hinweis auf das betreffende Ersatzteil;

2° eine Erklärung, dass die Qualität des Ersatzteils die gleichen Sicherheits- und Qualitätsgarantien bietet wie das Originalteil.

Handelt es sich bei dem geänderten Teil um ein Ersatzteil mit primärer Sicherheitsfunktion, so enthalten die in den Absätzen 1 und 2 genannten Dokumente einen Verweis auf den Fahrzeugtyp, in den das Teil eingebaut wird.

§ 4 Abweichend von den Absätzen 1 bis 3 kann die Änderung, der Umbau oder die Anpassung eines Motors als sicher im Sinne des Artikels 23 septies decies angesehen werden, wenn sie die in Absatz 1 Unterabsätze 1 und 2 genannten Bedingungen erfüllt und wenn eine Originalbescheinigung einer Genehmigungsbehörde vorgelegt wird, die alle folgenden Angaben enthält:

1° einen Verweis auf die betreffende Änderung, den Umbau oder die Anpassung des Motors;

2° einen Verweis auf den Fahrzeugtyp, der geändert, umgebaut oder angepasst wurde.

Betrifft die Änderung, der Umbau oder die Anpassung gemäß Absatz 1 den Ersatz des Verbrennungsmotors durch einen Elektromotor oder durch einen Antrieb mit Wasserstoff-Brennstoffzellen, so muss die vorgelegte Originalbescheinigung der Genehmigungsbehörde gemäß Absatz 1 alle folgenden Angaben enthalten:

1° die Marke, den Typ und die Fahrgestellnummer des Fahrzeugs;

2° die Merkmale des geänderten Antriebs;

3° einen Hinweis darauf, dass das Fahrzeug Artikel 77ter und Anhang 26 Teil VIII sowie den Anforderungen gemäß den föderalen Vorschriften für Umbauten entspricht, bei denen der Verbrennungsmotor durch einen Elektromotor oder einen wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenantrieb ersetzt wird.

Die in Absatz 1 genannten Bedingungen gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 15. Juni 1968 in Verkehr gebracht wurden und deren ursprünglicher Verbrennungsmotor durch einen Motor ersetzt wurde, dessen Leistungssteigerung nicht mehr als 20 % des ursprünglichen Wertes beträgt und dessen Hubraumsteigerung nicht mehr als 20 % des ursprünglichen Wertes beträgt, der in der Zulassungsbescheinigung eingetragen ist. In diesem Fall ist eine Bescheinigung der natürlichen oder juristischen Person, die die Änderung des Motors vorgenommen hat, vorzulegen, in der bestätigt wird, dass die Anforderungen erfüllt wurden. Die oben genannte Bescheinigung umfasst alle folgenden Angaben:

- 1° die Fahrgestellnummer;
- 2° Marke und Typ des Fahrzeugs;
- 3° Hubraum, Kraftstoffart, Motornummer, Art der Kraftstoffzufuhr und Leistung des Austauschmotors und des Originalmotors;
- 4° das Datum des Austauschs.

§ 5 Die Änderung, der Umbau oder die Anpassung kann, wenn sie die in Absatz 1, 1° und 2° genannten Bedingungen erfüllt, in den folgenden Fällen als sicher im Sinne von Artikel 23septies decies angesehen werden, ohne dass eine Bescheinigung gemäß den Absätzen 2 bis einschließlich 4 vorgelegt wird:

- 1° das geänderte Teil ein Ersatzteil ist und der Eigentümer des Fahrzeugs dies nachweisen kann;
- 2° die Änderung, der Umbau oder die Anpassung wurde vor dem 20. Mai 2018 an einem Fahrzeug vorgenommen, das vor dem 15. Juni 1968 in Betrieb genommen wurde und vor dem 20. Mai 2018 mit einem Kennzeichen für Oldtimer-Fahrzeuge gemäß den föderalen Vorschriften zugelassen wurde, und alle diese Bedingungen können vom Eigentümer des Fahrzeugs nachgewiesen werden;
- 3° die Änderung, der Umbau oder die Anpassung ist eine Änderung, ein Umbau oder eine Anpassung im Sinne von Anhang 42, der diesem Erlass beigefügt ist;
- 4° die Änderung, der Umbau oder die Anpassung ist eine sichere Änderung, ein sicherer Umbau oder eine sichere Anpassung, die in einem Tuningbericht gemäß Artikel 23duodecies, 6°, oder in einem Bericht über ein Vorläuferfahrzeug gemäß Artikel 23 vicies semel, § 1, enthalten ist;
- 5° die Änderung, der Umbau oder die Anpassung eine Änderung, ein Umbau oder eine Anpassung ist, wie sie in der Zulassungsbescheinigung für ein aus einem EWR-Mitgliedstaat eingeführtes Fahrzeug aufgeführt ist.

Art. 23undevicies. Änderungen, Umbauten oder Anpassungen an einem Vorläuferfahrzeug sind nach Maßgabe des Anhangs 43 zu prüfen und zu bewerten.

Art. 23vicies. In allen folgenden Fällen erstellt die zugelassene Prüfstelle eine Oldtimer-Fahrzeugakte:

- 1° bei Änderungen, Umbauten oder Anpassungen, die in der diesem Erlass beigefügten Anlage 44 aufgeführt sind;
- 2° wenn es nicht möglich ist zu beurteilen, ob eine Änderung, ein Umbau oder eine Anpassung als sicher angesehen werden kann;
- 3° wenn die in Artikel 23duodevicies §§ 1 bis 5 genannten Bedingungen nicht erfüllt sind oder wenn Zweifel an ihrer Einhaltung bestehen;
- 4° wenn die Identität eines mit einem Motor ausgestatteten Vorläuferfahrzeugs in den in Artikel 23vicies bis § 1 Absatz 2 genannten Fällen geändert wird;
- 5° wenn festgestellt wird, dass die Merkmale des Fahrzeugs in den in Artikel 23vicies ter genannten Fällen geändert werden.

Die Akte eines Oldtimer-Fahrzeugs enthält die folgenden Elemente:

- 1° die Kontaktdaten des Fahrzeughalters;
- 2° die Marke und den Typ des Fahrzeugs;
- 3° die Fahrgestellnummer oder die Identifikationsnummer des Fahrzeugs;
- 4° das Datum der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
- 5° eine Kopie der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs;
- 6° ggf. eine Kopie der vorherigen Untersuchungsbescheinigungen und der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs;
- 7° Fotos des Fahrzeugs;

8° eine detaillierte Beschreibung und Fotos der am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen, Umbauten oder Anpassungen;

9° alle relevanten Unterlagen, die eine Beurteilung der Sicherheit der Änderungen, Umbauten oder Anpassungen ermöglichen.

Die zugelassene Prüfstelle legt die Unterlagen des Oldtimer-Fahrzeugs der zuständigen Behörde in der von dieser festgelegten Weise vor, um zu prüfen, ob die festgestellte Änderung, der Umbau oder die Anpassung des Oldtimer-Fahrzeugs als sicher im Sinne von Artikel 23septies decies angesehen werden kann.

Weist das Fahrzeug keine erheblichen oder gefährlichen Mängel auf, so stellt die zugelassene Prüfstelle nach Erstellung der Akte des Oldtimer-Fahrzeugs eine für drei Monate gültige Untersuchungsbescheinigung aus, die, falls die zuständige Behörde vor Ablauf dieser Frist keine Entscheidung getroffen hat, von der zugelassenen Prüfstelle auf Anweisung der zuständigen Behörde um weitere drei Monate verlängert wird.

Nach der Prüfung teilt die zuständige Behörde der anerkannten Prüfstelle mit, ob die Änderung, der Umbau oder die Anpassung als sicher im Sinne des Artikels 23septies decies angesehen werden kann oder nicht.

Art. 23vicies semel. § 1. Wenn die identifizierten Änderungen, Umbauten oder Anpassungen als sicher im Sinne von Artikel 23septies decies angesehen werden können, werden sie in einen Oldtimer-Fahrzeugbericht aufgenommen, dessen Muster von der zuständigen flämischen Behörde festgelegt wird.

Die anerkannte Prüfstelle stellt den in Unterabschnitt 1 genannten Bericht über das Oldtimer-Fahrzeug zusammen mit der Untersuchungsbescheinigung aus. Der Bericht über das Oldtimer-Fahrzeug ist Teil der Untersuchungsbescheinigung.

§ 2 Wenn die identifizierten Änderungen, Umbauten oder Anpassungen als gefährlich eingestuft werden, stellt die zugelassene Prüfstelle eine rote Untersuchungsbescheinigung aus.

Art. 23vicies bis. § 1. Wenn die Identität eines mit einem Motor ausgestatteten Oldtimer-Fahrzeugs geändert wird und die zuständige Behörde dies nach Prüfung der gemäß Artikel 23vicies, Absatz 1, 4° angelegten Akte des Oldtimer-Fahrzeugs feststellt, wird das Datum der ersten Inbetriebnahme erneut gemäß der Entscheidung der zuständigen Behörde in der Akte des betreffenden Oldtimer-Fahrzeugs festgelegt.

Die Identität eines in Absatz 1 genannten Fahrzeugs ändert sich in einem der folgenden Fälle:

1° wenn es sich um eine grundlegende Änderung von mindestens zwei der drei Hauptteile eines Fahrzeugs mit vollständig tragendem oder halbtragendem Fahrgestell handelt;

2° wenn es sich um eine grundlegende Änderung an mindestens einem der beiden Hauptteile eines Fahrzeugs mit vollständig selbsttragender Karosserie handelt;

3° wenn ein oder mehrere Hauptteile der in 1° oder 2° genannten Fahrzeuge nicht identifiziert werden können.

In diesem Artikel gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1° grundlegende Änderung: Änderung der wesentlichen äußeren und technischen Merkmale des Fahrgestells oder der Karosserie oder Änderung der wesentlichen technischen Merkmale der Antriebskette;

2° die Hauptteile eines Fahrzeugs mit vollständig selbsttragendem oder halb selbsttragendem Fahrgestell: das Fahrgestell, der Antriebsstrang und die Karosserie;

3° die Hauptbestandteile eines Fahrzeugs mit einem vollständig selbsttragenden Aufbau: der Aufbau und die Antriebskette.

Das neue Datum der ersten Inbetriebnahme wird anhand des Datums bestimmt, an dem die letzte Änderung, der letzte Umbau oder die letzte Anpassung eines Hauptteils stattgefunden hat, und zwar auf der Grundlage der Dokumente, die der Akte des Vorläuferfahrzeugs gemäß Artikel 23vicies Absatz 2, 5°, 6° und 9° beigefügt sind.

Bei Zweifeln an den in Absatz 4 genannten Unterlagen oder bei Feststellung von Ungenauigkeiten wird das neue Datum der ersten Inbetriebnahme auf der Grundlage des Baudatums des Fahrzeugs oder auf der Grundlage der Fahrzeugidentifizierungsnummer bestimmt.

§ 2 In der gemäß Artikel 23vicies semel § 1 Absatz 2 ausgestellten Besichtigungsbescheinigung ist das gemäß § 1 Absatz 4 oder 5 ermittelte neue Datum der ersten Inbetriebnahme anzugeben.

Gleichzeitig mit der in Absatz 1 genannten Besichtigungsbescheinigung stellt die zugelassene Prüfstelle ein Dokument aus, in dem das neue, nach Absatz 1 Unterabsatz 4 oder 5 bestimmte Datum der ersten Inbetriebnahme angegeben ist.

§ 3 Die Änderung des Datums der ersten Inbetriebnahme kann zur Folge haben, dass das Fahrzeug nicht mehr als ein seit mehr als fünfundzwanzig Jahren in Betrieb befindliches Fahrzeug angesehen wird.

§ 4 Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Bestimmungen gelten nicht in den folgenden Fällen:

1° der Motor eines Oldtimer-Fahrzeugs durch einen Elektromotor oder einen Antrieb mit Wasserstoff-Brennstoffzellen ersetzt wurde;

2° ein abgenutztes, beschädigtes oder stark korrodierter Hauptteil des Fahrgestells durch ein Ersatzteil mit einer gestempelten Fahrgestellnummer ersetzt wurde, das nach Ansicht des Ministeriums dem ersetzten ursprünglichen Hauptteil gleichwertig ist.

Art. 23vicies ter. Die zugelassene Prüfstelle ändert die Untersuchungsbescheinigung, wenn festgestellt wird, dass sich die in der Untersuchungsbescheinigung oder in der Zulassungsbescheinigung angegebenen Merkmale des Fahrzeugs geändert haben.

Zusammen mit der in Absatz 1 genannten Untersuchungsbescheinigung stellt die zugelassene Prüfstelle ein Dokument aus, das die korrekten Fahrzeugmerkmale enthält.

Art. 23vicies quater. § 1. Die anerkannte Prüfstelle bewahrt die Informationen auf, die in den folgenden Dokumenten enthalten sind:

1° die in Artikel 23vicies Absatz 2 genannte Oldtimer-Fahrzeugakte;

2° die Untersuchungsbescheinigungen gemäß Artikel 23vicies Absatz 4, Artikel 23vicies semel § 1 Absatz 2 und § 2 und Artikel 23vicies ter;

3° der Bericht über das Oldtimer-Fahrzeug gemäß Artikel 23vicies semel, § 1.

§ 2 Die anerkannte Kontrollstelle ist der für die Verarbeitung Verantwortliche im Sinne von Artikel 4, 7) der Allgemeinen Datenschutzverordnung für die in Absatz 1 genannten Daten.

§ 3 Die in Absatz 1 genannten Daten werden zu folgenden Zwecken gesammelt und verarbeitet:

1° die Ausstellung der Untersuchungsbescheinigungen gemäß Artikel 23vicies Absatz 4, Artikel 23vicies semel § 1 Absatz 2 und § 2 und Artikel 23vicies ter sowie des Berichts über das Vorläuferfahrzeug gemäß Artikel 23vicies semel § 1;

2° die Inspektion und Kontrolle;

3° die Erstellung von allgemeinen und anonymen Statistiken.

Die Daten, die für die in Absatz 1, 3° genannten Zwecke gesammelt und verarbeitet werden, sind anonymisiert.

§ 4 Die in Absatz 1 genannten Daten werden bis zu zehn Jahre nach der letzten Kontrolle aufbewahrt.

Art. 23vicies quinquies. § 1. Das Departement bewahrt die Daten auf, die in der in Artikel 23vicies Absatz 2 genannten Akte des Oldtimer-Fahrzeugs enthalten sind.

§ 2 Die zuständige Behörde ist der für die Verarbeitung Verantwortliche im Sinne von Artikel 4 Absatz 7 der Allgemeinen Datenschutzverordnung für die in Absatz 1 genannten Daten.

§ 3 Die in Absatz 1 genannten Daten werden für folgende Zwecke gesammelt und verarbeitet:

1° die Entscheidung gemäß Artikel 23vicies Absatz 5 und Artikel 23vicies bis § 1;

2° der Auftrag gemäß Artikel 23vicies, Absatz 4;

3° die Inspektion und Kontrolle;

4° die Erstellung von allgemeinen und anonymen Statistiken.

Daten, die für die in Absatz 1, 4° genannten Zwecke gesammelt und verarbeitet werden, sind anonymisiert.

§ 4 Die in Absatz 1 genannten Daten werden bis zu zehn Jahre nach der letzten Kontrolle aufbewahrt.

KAPITEL V - Gebrauch

Art. 24 - § 1 - Aufgrund des vorliegenden Erlasses der technischen Kontrolle unterworfenen Fahrzeuge dürfen sich nur auf öffentlicher Straße befinden, wenn sie mit einer gültigen Prüfbescheinigung, der entsprechenden Kontrollvignette und einem ihrem Gebrauch entsprechenden Identifikationsbericht oder technischen Datenblatt und einem Dokument "Sichtkontrolle des Fahrzeugs" versehen sind, sofern diese Dokumente erforderlich sind.

Dieses Verbot gilt nicht für Fahrzeuge, die sich auf öffentlicher Straße befinden, um:

1. auf kürzestem Wege eine Leerfahrt durchzuführen:

a) zwischen der technischen Prüfstelle und dem Wohnsitz oder Betriebssitz des Inhabers des Fahrzeugs oder dem Betriebssitz des Reparateurs und umgekehrt,

b) zwischen dem Wohnsitz oder dem Betriebssitz des Inhabers des Fahrzeugs und dem Betriebssitz des Reparateurs und umgekehrt,

2. auf kürzestem Wege eine Fahrt vom Grenzübergangsposten nach Belgien zum Betriebssitz des Inhabers des Fahrzeugs oder zur technischen Prüfstelle durchzuführen.

§ 2 - Sofern das Fahrzeug mit dem Identifikationsbericht und der Prüfbescheinigung und einem Dokument "Sichtkontrolle des Fahrzeugs" versehen sein muss, müssen diese Dokumente auf Verlangen eines befugten Bediensteten immer vorgezeigt werden. Letzterer muss die Prüfbescheinigung entziehen, wenn er eine Unzulänglichkeit feststellt, die eine ernsthafte Gefahr darstellen könnte.

§ 3 - Die Dokumente, mit denen das Fahrzeug versehen sein muss, müssen im Fahrzeug mitgeführt werden, wenn dieses im Verkehr benutzt wird.

Art. 25 - Beschädigte Fahrzeuge

Fahrzeuge, die aus irgendeinem Grund beschädigt sind und nicht der in Artikel 23sexies §1 Nr. 2 Buchstabe d) vorgesehenen Kontrolle unterliegen, dürfen nach der Reparatur erst wieder in Betrieb genommen werden, wenn sie alle Verkehrssicherheitsgarantien bieten und den Verordnungsvorschriften entsprechen.

In Abwartung der Reparatur müssen alle Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, damit die betreffenden Fahrzeuge keine Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer darstellen.

Art. 26 - Fahrzeuge dürfen auf öffentlicher Straße nur benutzt werden, wenn sie in Sachen Unterhalt und Funktionstüchtigkeit in einem Zustand sind, durch den die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird, oder wenn sie, unabhängig von den von den zugelassenen Einrichtungen durchgeführten Kontrollen, den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses entsprechen.

KAPITEL VI - Herstellung

Art. 27 - Herstellung von Fahrzeugen - Allgemeines

Ein Fahrzeug muss, was Werkstoffe, Herstellung und Endfertigung betrifft, Anforderungen entsprechen, die aus technischer Sicht an gute und sorgfältige Arbeit zu stellen sind. Schweißen ist nur zugelassen, wenn es den Vorschriften der vorliegenden allgemeinen Regelung und den vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten vorgeschriebenen Normen entspricht.

Außer bei absoluter Notwendigkeit dürfen an den Flanschen der Längsträger weniger als 2,5 cm von ihrem äußeren Rand keine Schweißarbeiten von einer anderen Person als dem Hersteller durchgeführt werden. Diese Verbote gelten jedoch nicht:

- für in den Steg der Längsträger gebohrte Löcher, sofern der Abstand zwischen zwei Löchern und der Abstand zwischen den Löchern und den Flanschen mindestens 3 cm beträgt. (Diese Abstände werden vom Rand der Löcher und vom äußeren Rand der Flansche aus gemessen),
- für Schweißarbeiten, die bei Verlängerung oder Verkürzung über den gesamten Querschnitt der Längsträger durchgeführt werden.

Außerdem dürfen an den Längsträgern keine Schweißarbeiten durchgeführt werden, wenn der Hersteller dies ausdrücklich verboten hat.

Kein tragendes Teil des Fahrgestells darf aus Holz bestehen.

Die Teile des Fahrzeugs müssen dort, wo es notwendig ist, leicht geschmiert werden können.

Linien- und Reisebusse müssen mit elastischen Anschlägen versehen sein, die Fahrgestell und Karosserie gegen Beschädigungen bei Durchfederung schützen.

Art. 27bis - Je nach Fall werden Fahrzeuge der Klasse N1 nach folgenden Mindestkriterien entworfen, hergestellt oder umgebaut:

§ 1 - Lieferwagen mit Einzelkabine

Der Innenraum umfasst vorne nur eine einzige Sitzreihe oder -bank.

1.1 im Originalbau

1.1.1 Im Laderaum sind keine Verankerungen zur Befestigung von Sicherheitsgurten oder Sitzen vorhanden.

1.1.2 Die Länge des Laderaums, gemessen in Längsrichtung des Fahrzeugs 20 cm über dem Boden, muss mindestens 50% der Länge des Radstandes entsprechen.

1.2 durch Umbau

1.2.1 Lediglich Fahrzeuge vom Typ AB, AC und AF, wie in Artikel 1 §1 Punkt 1 Absatz 2 definiert, dürfen in einen Lieferwagen umgebaut werden.

1.2.2 Für neue oder in Belgien bereits zugelassene Fahrzeuge muss vor dem Umbau das Einverständnis des Herstellers eingeholt werden.

1.2.3 Hinter den Sitzplätzen ist eine mindestens 20 cm hohe feste vertikale Trennwand angebracht.

1.2.4 Der Abstand zwischen jedem Punkt der Trennwand und der hinteren Seite des Laderaums, gemessen in Längsrichtung des Fahrzeugs 20 cm über dem Boden, muss mindestens 50% der Länge des Radstandes entsprechen.

1.2.5 Im Laderaum sind keine Verankerungen zur Befestigung von Sitzen vorhanden oder sind diese entfernt oder unbrauchbar gemacht worden:

- entweder durch Verschweißung
- oder durch Anbringen einer am Boden des Laderaums festgeschweißten oder festgenieteten

Platte.

§ 2 - Lieferwagen mit Doppelkabine

Der Innenraum umfasst vorne zwei Sitzreihen oder -bänke und ist vom Güterraum durch eine Wand getrennt.

Der Innenraum umfasst höchstens 6 Plätze außer dem Fahrersitz.

2.1 im Originalbau

2.1.1 Im Laderaum sind keine Verankerungen zur Befestigung von Sicherheitsgurten oder Sitzen vorhanden.

2.1.2 Hinter der zweiten Sitzreihe ist eine vollständige vertikale Trennwand vom Boden bis zum Dach vorhanden.

Diese Trennwand muss so angebracht sein, dass während der Fahrt von innen kein Durchgang vom Fahrgastraum zum Laderaum möglich ist.

2.1.3 Der Abstand zwischen jedem Punkt der Trennwand und der hinteren Seite des Laderaums, gemessen in Längsrichtung des Fahrzeugs 20 cm über dem Boden, muss mindestens 30% der Länge des Radstandes entsprechen.

Ist die Trennwand versetzbar, wird der 30%-Regel bei hinterster Wandstellung entsprochen.

2.1.4 Punkt 2.1.3 ist nicht auf Fahrzeuge anwendbar, die mit einer vom Fahrgestell unabhängigen Kabine ausgerüstet sind, sofern Fahrgasträume und Laderäume ebenfalls ganz voneinander unabhängig sind.

2.2 durch Umbau

2.2.1 Der Umbau kann nur bei einem Lieferwagen mit Einzelkabine oder bei einem Fahrzeug der Klasse AF mit einer auf der Richtlinie 98/14/EG beruhenden europäischen Genehmigung erfolgen.

Ein Fahrzeug der Klasse AF, das auf Antrag des Herstellers der Klasse N zugeordnet wird, wird der Klasse FA zugeteilt.

Das Fahrzeug muss allen technischen Vorschriften entsprechen, die auf Fahrzeuge der Klasse N anwendbar sind.

2.2.2 Für neue oder in Belgien bereits zugelassene Fahrzeuge muss vor dem Umbau das Einverständnis des Herstellers eingeholt werden.

2.2.3 Hinter der zweiten Sitzreihe ist eine vollständige vertikale Trennwand vom Boden bis zum Dach angebracht.

Diese Trennwand muss so angebracht sein, dass während der Fahrt von innen kein Durchgang vom Fahrgastraum zum Laderaum möglich ist.

2.2.4 Der Abstand zwischen irgendeinem Punkt der Trennwand und der hinteren Seite des Laderaums, gemessen in Längsrichtung des Fahrzeugs vom Boden bis 30 cm unter dem höchsten Punkt des Daches, muss über die gesamte Breite des besagten Raums mindestens 30% der Länge des Radstandes entsprechen.

2.2.5 Im Laderaum sind keine Verankerungen zur Befestigung von Sitzen vorhanden oder sind diese entfernt oder unbrauchbar gemacht worden:

- entweder durch Verschweißung

- oder durch Anbringen einer am Boden des Laderaums festgeschweißten oder festgenieteten Platte.

Art. 28 - Lichter und Rückstrahler

§ 1 - Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung der Bestimmungen des vorliegenden Artikels ist zu verstehen unter:

1. "**Fernlicht**": das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, die Straße auf eine große Entfernung vor dem Fahrzeug auszuleuchten,
2. "**Abblendlicht**": das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, die Straße vor dem Fahrzeug auszuleuchten, ohne entgegenkommende Führer und andere Verkehrsteilnehmer zu blenden oder zu behindern,
3. "**Standlicht**": das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, das Vorhandensein und die Breite des Fahrzeugs nach vorn anzuzeigen,
4. "**Schlusslicht**": das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, das Vorhandensein und die Breite des Fahrzeugs nach hinten anzuzeigen,
5. "**Bremslicht**": das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, anderen Verkehrsteilnehmern hinter dem Fahrzeug anzuzeigen, dass sein Führer die Betriebsbremse betätigt,
6. "**Kennzeichenbeleuchtung**": eine Einrichtung, die dazu dient, das hintere Nummernschild des Fahrzeugs zu beleuchten,
7. "**Fahrtrichtungsanzeiger**": das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, anderen Verkehrsteilnehmern anzuzeigen, dass der Führer die Absicht hat, seine Fahrtrichtung nach rechts oder links zu ändern,
8. "**Begrenzungslicht**": das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, den Umriss des Fahrzeugs nach vorn oder nach hinten anzuzeigen,
9. "**Parkleuchte**": die Leuchte des Fahrzeugs, die dazu dient, das Vorhandensein eines geparkten Fahrzeugs nach vorn oder nach hinten anzuzeigen,
10. "**Nebelscheinwerfer**": Scheinwerfer, die dazu dienen, die Beleuchtung der Straße bei Nebel, Schneefall, starkem Regen oder Staubwolken zu verbessern,
11. "**Nebelschlussleuchte**": die Leuchte des Fahrzeugs, die dazu dient, die anderen Verkehrsteilnehmer, die sich hinter dem Fahrzeug befinden, bei dichtem Nebel zu warnen,
12. "**Rückfahrcheinwerfer**": das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, die Straße hinter dem Fahrzeug zu beleuchten und anderen Verkehrsteilnehmern anzuzeigen, dass das Fahrzeug rückwärts fährt oder im Begriff ist, rückwärts zu fahren,
13. "**Suchleuchte**": die Leuchte des Fahrzeugs, die dazu dient, Gegenstände in der Nähe des Fahrzeugs zu beleuchten,
14. "**vorderem Rückstrahler**": die Vorrichtung, die der Kenntlichmachung eines Fahrzeugs durch Rückstrahlung des Lichtes dient, das von einer nicht mit dem Fahrzeug verbundenen Lichtquelle herrührt, wobei der Beobachter sich vor dem Fahrzeug und nahe der besagten Lichtquelle befindet,
15. "**hinterem Rückstrahler**": die Vorrichtung, die der Kenntlichmachung eines Fahrzeugs durch Rückstrahlung des Lichtes dient, das von einer nicht mit dem Fahrzeug verbundenen Lichtquelle herrührt, wobei der Beobachter sich hinter dem Fahrzeug und nahe der besagten Lichtquelle befindet,

16. "**seitlichem Rückstrahler**": die Vorrichtung, die der Kenntlichmachung eines Fahrzeugs durch Rückstrahlung des Lichtes dient, das von einer nicht mit dem Fahrzeug verbundenen Lichtquelle herrührt, wobei der Beobachter sich neben dem Fahrzeug und nahe der besagten Lichtquelle befindet,

17. "**seitlichem Markierungslicht**": das Licht, das dazu bestimmt ist, das Vorhandensein des Fahrzeugs zur Seite hin anzuzeigen,

18. "**Warnblinklicht**": das gleichzeitige Blinken aller Fahrtrichtungsanzeiger; es dient dazu, gemäß den Bestimmungen von Artikel 32*bis* der allgemeinen Straßenverkehrsordnung auf eine Gefahr hinzuweisen,

19. "**Mindesthöhe eines Lichts oder Rückstrahlers**": der Abstand zwischen dem Boden und dem unteren Rand der Leucht- oder Rückstrahlfläche, wenn das Fahrzeug leer ist,

20. "**Maximalhöhe eines Lichts oder Rückstrahlers**": der Abstand zwischen dem Boden und dem oberen Rand der Leucht- oder Rückstrahlfläche, wenn das Fahrzeug leer ist,

21. "**Mindestabstand zwischen Lichtern**": der kleinste Abstand zwischen den Innenrändern der Leuchtflächen,

22. "**Maximalabstand eines Lichts oder Rückstrahlers zum Außenrand hin**": der Abstand zwischen dem Außenrand des Fahrzeugs und dem Außenrand der Leucht- oder Rückstrahlfläche,

23. Jede Kombination von zwei oder mehr Lichtern gleicher oder nicht gleicher Art, jedoch gleicher Funktion und Farbe, wird als ein einziges Licht angesehen, wenn die Projektionen ihrer Leuchtflächen auf eine vertikale Ebene senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeugs mindestens 50% des kleinstmöglichen diese Leuchtflächen umschreibenden Rechtecks ausfüllen,

24. Eine einzige Leuchtfläche in Form eines Lichtbandes wird als zwei oder eine gerade Anzahl Lichter angesehen, wenn dieses Band symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs angeordnet ist und wenn es sich auf jeder Seite mindestens bis auf 0,40 m an den äußersten Punkt der Gesamtbreite des Fahrzeugs heran erstreckt; die Länge des Bandes muss mindestens 0,80 m betragen. Für die Ausleuchtung des Bandes müssen mindestens zwei Lichtquellen vorhanden sein, die so nahe wie möglich an den Enden des Bandes liegen.

Die Leuchtfläche darf aus nebeneinander liegenden getrennten Bauteilen bestehen, sofern die Projektionen der verschiedenen Leuchtflächen auf eine vertikale Ebene senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeugs mindestens 50% der Fläche des kleinstmöglichen diese Leuchtflächen umschreibenden Rechtecks ausfüllen,

25. "**Tagfahrleuchte**": eine nach vorn gerichtete Leuchte, die dazu dient, das Fahrzeug besser sichtbar zu machen, wenn es bei Tageslicht fährt.

26. "**Auffällige Markierung**": Einrichtung, die dazu dient, die Erkennbarkeit eines Fahrzeugs von der Seite oder von hinten durch Reflexion von Licht zu erhöhen, das von einer Lichtquelle ausgeht, die nicht an dem angestrahlten Fahrzeug angebracht ist, wobei sich der Beobachter in der Nähe der Lichtquelle befindet;

27. "**Konturmarkierung**": auffällige Markierung, die dazu dient, die horizontalen und vertikalen Abmessungen (Länge, Breite, Höhe) eines Fahrzeugs anzuzeigen;

28. "**Vollkontur-Markierung**": Konturmarkierung des Fahrzeuges im Umriss mit einer durchgehenden Linie;

29. "**Teilkontur-Markierung**": Markierung des Fahrzeuges in der Horizontalen mit einer durchgehenden Linie und in der Vertikalen mit einer oberen Eckmarkierung;

30. **Linienmarkierung:** Markierung des Fahrzeuges in der Länge und Breite mit einer durchgehenden Linie.

§ 2 - Allgemeine Bestimmungen

1. Vorschriften in Bezug auf Montage und Farbe

a) Lichter und Rückstrahler, mit Ausnahme der Fahrrichtungsanzeiger

1) Fahrzeuge müssen stets mit den in Anlage 6 zu vorliegendem Erlass erwähnten Lichtern und Rückstrahlern ausgestattet sein und den dort vorgesehenen Bestimmungen sowie den in §3 festgelegten Bestimmungen entsprechen.

Eine Ausnahme kann gemacht werden für die Tagfahrleuchten:

- eines jeden Fahrzeuges der Klassen M1 und N1, für das das Datum der Genehmigung vor dem 7. Februar 2011 liegt,
- eines jeden Fahrzeuges aller anderen Klassen als der Klassen M1 und N1, für das das Datum der Genehmigung vor dem 7. August 2012 liegt.

Außerdem dürfen die in Anlage 7 erwähnten Lichter und Rückstrahler an Fahrzeuge montiert werden, wenn sie den dort vorgesehenen Bestimmungen sowie den in §3 des vorliegenden Artikels vorgesehenen Bestimmungen entsprechen.

Lichter und Rückstrahler, die nicht in den Anlagen 6 und 7 erwähnt sind, dürfen nicht an die Fahrzeuge montiert werden.

Eine Ausnahme kann für Lichter und Rückstrahler mit besonderer Zweckbestimmung, wie vorgesehen in § 2 Nr. 1 Buchstabe c) von Artikel 28 und für die in den Artikeln 19 Nr. 2 und 19/1 des Königlichen Erlasses vom 2. Juni 2010 über außergewöhnliche Fahrzeuge im Straßenverkehr genannten Schilder gemacht werden.

2) Es genügt, wenn vor dem 15. Juni 1968 in Betrieb genommene Fahrzeuge bis zum 1. Januar 1984 den in den Anlagen 8 und 9 zu vorliegendem Erlass vorgesehenen Bestimmungen entsprechen.

3) Fahrzeuge, die hauptsächlich abseits der öffentlichen Straße benutzt werden, mit Ausnahme landwirtschaftlicher Zugmaschinen, dürfen am Heck mit einer Beleuchtungsvorrichtung ausgerüstet werden, die aus einer abnehmbaren Einrichtung besteht, die sich zusammensetzt aus den vorschriftsmäßigen Lichtern und Rückstrahlern und ihren elektrischen Verbindungen, unter der Bedingung, dass diese Vorrichtung bei Fahrten auf öffentlicher Straße solide am Fahrzeug befestigt ist. Eine solche Vorrichtung kann auch an Bootsanhänger angebracht werden.

Von öffentlichen Diensten benutzte Anhänger, die nicht breiter als einen Meter sind und an verschiedene Fahrzeuge angekoppelt werden müssen, um auf diesen Fahrzeugen angebrachte Bauteile oder Geräte zu messen oder zu kontrollieren, müssen nicht mit den in Anlage 6 zu vorliegendem Erlass vorgesehenen Lichtern ausgestattet sein, wenn sie zwischen Tagesanbruch und Einbruch der Dunkelheit verkehren, vorausgesetzt, dass vorerwähnte Lichter der Zugmaschine für die anderen Verkehrsteilnehmer sichtbar bleiben. Diese Anhänger müssen jedoch stets mit den beiden roten Rückstrahlern ausgestattet sein, mit denen Anhänger hinten ausgerüstet sein müssen.

4) Der Minister des Verkehrswesens kann unter den von ihm bestimmten Bedingungen Fahrzeuge, die eine besondere Form haben oder die zu besonderen Zwecken oder unter besonderen Umständen benutzt werden, ausnahmsweise von den in Anlage 6 zu vorliegendem Erlass vorgesehenen Lichtern befreien.

5) Lichter und Rückstrahler, die die gleiche Funktion haben und in die gleiche Richtung gerichtet sind, müssen die gleiche Farbe haben. Bei einer geraden Anzahl Lichter und Rückstrahler müssen diese symmetrisch zur Längsmittalebene des Fahrzeuges angebracht sein, außer bei Fahrzeugen mit einer asymmetrischen Außenkontur. Die Lichter jedes Lichterpaares müssen annähernd die gleiche Lichtstärke haben.

6) Die elektrische Anlage muss so beschaffen sein, dass die Schlusslichter, die Kennzeichenbeleuchtung und die eventuellen Begrenzungslichter sich automatisch mit den Fernlichtern, Abblendlichtern, Standlichtern, Nebelscheinwerfern, mit der/den Nebelschlussleuchte(n) oder der Suchleuchte einschalten.

Außerdem müssen die elektrischen Verbindungen so angelegt sein, dass die Standlichter stets brennen, wenn die Abblendlichter, die Fernlichter oder die Nebelscheinwerfer eingeschaltet sind.

Diese Bedingung gilt jedoch nicht, wenn Fernlichter oder Abblendlichter benutzt werden, um optische Warnzeichen abzugeben.

Die elektrischen Verbindungen müssen so ausgelegt sein, dass die Tagfahrleuchten sich automatisch einschalten, wenn die Vorrichtung, die es ermöglicht, den Motor zu starten und/oder auszuschalten, sich in einer Position befindet, die es ermöglicht, dass der Motor funktioniert.

Die Tagfahrleuchten müssen sich beim Einschalten der vorderen Nebelscheinwerfer oder Vorderscheinwerfer automatisch ausschalten, außer wenn Letztere für die intermittierende Abgabe von optischen Warnzeichen in kurzen Abständen genutzt werden. Die Farbe des von den Tagfahrleuchten ausgestrahlten Lichts ist weiß.

Außerdem dürfen die Stand- und Schlusslichter, die Begrenzungslichter und die seitlichen Markierungslichter (sofern das Fahrzeug damit ausgestattet ist) sowie die Kennzeichenbeleuchtung sich nicht einschalten lassen, wenn das Tagfahrlicht eingeschaltet ist.

7) Ein Fahrzeug darf auf keinen Fall nach vorne rote Lichter, rote Reflektoren oder rotes reflektierendes Material und nach hinten weiße oder selektivgelbe Lichter, weiße oder selektivgelbe Reflektoren oder selektivgelbes reflektierendes Material aufweisen.

Diese Bestimmung gilt weder für die Benutzung weißer oder selektivgelber Rückscheinwerfer noch für die Kennzeichenbeleuchtung noch für die Nummernschilder selbst noch für die in den Artikeln 19 Nr. 2 und 19/1 des Königlichen Erlasses vom 2. Juni 2010 über außergewöhnliche Fahrzeuge im Straßenverkehr genannten Schilder.

8) Die vorderen Lichter und vorderen Rückstrahler dürfen nicht hinter der vordersten Achse angebracht sein.

Diese Vorschrift gilt nicht für landwirtschaftliche Zugmaschinen.

Die hinteren Lichter und hinteren Rückstrahler dürfen nicht vor der hintersten Achse angebracht sein.

Diese Bestimmungen gelten nicht für:

- Standlichter von Sattelanhängern; diese Lichter dürfen höchstens 250 cm hinter der Mitte des Kupplungsbolzens angebracht sein,
- vordere Begrenzungslichter,
- die Suchleuchte.

9) Es dürfen verschiedene Lichter in ein und derselben Beleuchtungsvorrichtung zusammengebaut oder eingebaut sein, sofern bei jedem dieser Lichter die für das jeweilige Licht geltenden Bestimmungen eingehalten sind und keine Verwirrung möglich ist.

10) Das Fahrzeug muss so beschaffen sein, dass die Lichter und Rückstrahler auf keinen Fall durch einen Teil des Fahrzeugs oder der Ladung verdeckt werden können.

b) Fahrtrichtungsanzeiger

1) Kraftfahrzeuge müssen mit Fahrtrichtungsanzeigern versehen sein, die einer der folgenden Ausführungen entsprechen:

Typ A:

Zwei Fahrtrichtungsanzeiger an den Längsseiten

Typ A ist nur bei Fahrzeugen erlaubt, die höchstens 1,60 m breit und höchstens 4 m lang sind.

Typ B:

Zwei Fahrtrichtungsanzeiger an den Längsseiten und zwei an der Hinterseite

Der in Längsrichtung des Fahrzeugs gemessene Abstand zwischen dem vordersten Punkt des Fahrzeugs und dem vordersten Punkt der Leuchtfläche der an den Längsseiten angebrachten Fahrtrichtungsanzeiger darf nicht mehr als 1,80 m betragen.
Diese Bestimmung gilt nicht für langsame Fahrzeuge.

Typ C:

Zwei Fahrtrichtungsanzeiger an der Vorderseite und zwei an der Hinterseite sowie zwei an den Längsseiten

Der in Längsrichtung des Fahrzeugs gemessene Abstand zwischen dem vordersten Punkt des Fahrzeugs und dem vordersten Punkt der Leuchtfläche der an den Längsseiten angebrachten Fahrtrichtungsanzeiger darf nicht mehr als 1,80 m betragen.

Ein vorderer Fahrtrichtungsanzeiger und ein seitlicher Fahrtrichtungsanzeiger dürfen in einem einzigen Fahrtrichtungsanzeiger kombiniert sein, sofern dieser die für die Fahrtrichtungsanzeiger, die er ersetzt, geltenden Bedingungen in Sachen Sichtweite erfüllt.

Typ D:

Zwei Fahrtrichtungsanzeiger an der Vorderseite und zwei an der Hinterseite

Typ D ist nur für Fahrzeuge erlaubt, bei denen der Abstand zwischen den Leuchtflächen der beiden vorderen und hinteren Fahrtrichtungsanzeigern nicht mehr als 6 m beträgt.

2) Anhänger müssen an der Hinterseite mit zwei Fahrtrichtungsanzeigern versehen sein.

3) An den Längsseiten der Fahrzeuge dürfen zusätzliche Fahrtrichtungsanzeiger angebracht werden, sofern sie die in nachstehendem Punkt 4 festgelegten Bedingungen erfüllen.

4) Lediglich blinkende Fahrtrichtungsanzeiger mit fester Position sind erlaubt.

Die Blinkfrequenz muss zwischen 60 und 120 Impulsen pro Minute betragen.

Die Farbe dieser Lichter muss nach vorne hin weiß oder gelb und nach hinten hin rot oder gelb sein.

Ein aus zwei an derselben Seite angebrachten Lichtern bestehender Fahrtrichtungsanzeiger ist erlaubt, wenn die Blinkfrequenz der beiden Lichter dieselbe ist.

Der Mindestabstand zwischen den Fahrtrichtungsanzeigern muss sowohl an der Vorderseite als auch an der Hinterseite mindestens 60 cm betragen.

Fahrtrichtungsanzeiger werden in einer Mindesthöhe von 35 cm und in einer Maximalhöhe von 190 cm angebracht.

Für Autobusdienste verwendete Fahrzeuge dürfen an der Hinterseite mit einem zusätzlichen Fahrtrichtungsanzeiger versehen sein. Dieses zusätzliche Licht muss in einer Höhe zwischen 250 und 290 cm angebracht sein.

Fahrtrichtungsanzeiger müssen für jeden Beobachter, der sich in der vertikalen Längsmittlebene des Fahrzeugs 10 m vom Fahrzeug entfernt befindet, je nach Fall von vorne oder von hinten sichtbar sein.

Seitliche Fahrtrichtungsanzeiger vom Typ B und C müssen jedoch nur für einen Beobachter sichtbar sein, der sich 10 m hinter dem Fahrtrichtungsanzeiger und 1 m seitlich des Fahrzeugs befindet.

Wenn ein Kraftfahrzeug einen Anhänger oder einen Sattelanhänger zieht, muss dieser Zug miteinander verbundener Fahrzeuge mit seitlich angebrachten Fahrtrichtungsanzeigern versehen sein. Diese Fahrtrichtungsanzeiger sind in einem Abstand von höchstens 1,80 m von der Vorderseite des Kraftfahrzeugs anzubringen.

Diese Bestimmung gilt für Kraftfahrzeuge, für die der Typgenehmigungsantrag nach dem 1. Januar 1976 eingereicht worden ist.

Für Kraftfahrzeuge, die vor diesem Datum typgenehmigt worden sind, dürfen die seitlichen Fahrtrichtungsanzeiger entweder am Zugfahrzeug oder am gezogenen Fahrzeug angebracht sein.

5) Fahrzeuge oder Züge miteinander verbundener Fahrzeuge dürfen mit einer Vorrichtung versehen sein, mit der alle Fahrtrichtungsanzeiger des Fahrzeugs durch einen separaten Schalter gleichzeitig eingeschaltet werden können. Durch ein optisches oder akustisches Signal muss dem Führer angezeigt werden, dass diese Vorrichtung eingeschaltet ist.

6) Vor dem 15. Juni 1968 in Betrieb genommene Fahrzeuge müssen, wenn sie den Bestimmungen von §2 Nr. 1 Buchstabe b) Punkt 1 bis 5 des vorliegenden Artikels nicht genügen können, mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein, die einem der folgenden Typen entsprechen:

- entweder einer Vorrichtung bestehend aus einem beweglichen Arm, der mindestens 0,15 m über den Umriss des Fahrzeugs je nach Fall nach rechts oder nach links hinausragt, wenn der Anzeiger in Betrieb ist.

Wenn der bewegliche Arm in Betriebsstellung eine feste Position einnimmt, muss er ein Dauerlicht oder ein Blinklicht aufweisen.

Wenn der bewegliche Arm sich in Betriebsstellung hin und her bewegt, muss er ein Dauerlicht aufweisen.

- oder einer Vorrichtung mit fester Position und Blinklicht, die an der rechten und linken Längsseite des Fahrzeugs angebracht ist,
- oder einer Vorrichtung mit fester Position und Blinklicht, die rechts und links vom vorderen und hinteren Ende des Fahrzeugs angebracht ist.

Diese Lichter dürfen mit den Stand- oder Schlusslichtern und den Bremslichtern eingebaut werden.

Die Farbe des vom Fahrtrichtungsanzeiger ausgestrahlten Lichts ist:

- nach vorne hin: weiß oder gelb,
- nach hinten hin: rot oder gelb.

Diese Fahrtrichtungsanzeiger müssen so am Fahrzeug angebracht sein, dass die von diesen Lichtern gemachten Anzeigen sowohl nachts als auch tagsüber und sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug sichtbar sind für einen Beobachter, der sich in der Ebene befindet, die parallel zur Längssymmetrieebene ist und das Fahrzeug seitlich auf Seiten des Fahrtrichtungsanzeigers begrenzt. Der Fahrtrichtungsanzeiger muss nachts bei klarem Wetter in einer Mindestentfernung von 150 Metern und tagsüber bei sonnigem Wetter in einer Mindestentfernung von 20 Metern sichtbar sein.

Der höchste Punkt dieses Fahrtrichtungsanzeigers darf sich nicht mehr als 1,90 m über dem Boden befinden, wenn das Fahrzeug leer ist.

7) Es dürfen zwei fakultative Fahrtrichtungsanzeiger am Heck aller Fahrzeuge der Klasse M2, M3, N2, N3, O2, O3 und O4 angebracht werden.

Wenn fakultative Fahrtrichtungsanzeiger angebracht werden, müssen diese in einer Höhe eingebaut werden, die mit den geltenden Vorschriften in Bezug auf die Breite und die Symmetrie der Lichter vereinbar ist, und in einem vertikalen Abstand, der so groß ist, wie es die Karosserieform erlaubt, jedoch mindestens 600 mm über den obligatorischen Lichtern.

In der Breite muss der Abstand zwischen den Innenrändern der sichtbaren Flächen in Richtung der Bezugsachse mindestens 600 mm betragen. Dieser Abstand darf auf 400 mm reduziert werden, wenn die maximale Breite des Fahrzeugs unter 1.300 mm beträgt.

c) besondere Lichter

1) Langsame Fahrzeuge und Material besonderer Bauart dürfen mit Arbeitsscheinwerfern ausgerüstet sein, wenn diese unabhängig von den anderen Lichtern bedient werden.

2) Für einen Taxidienst verwendete Fahrzeuge müssen mit einer am Taxameter angeschlossenen Beleuchtungsvorrichtung auf dem Dach ausgestattet sein. Die Anforderungen, denen diese Vorrichtung genügen muss, werden vom Minister des Verkehrswesens bestimmt.

3) Für öffentliche oder besondere Autobusdienste verwendete Fahrzeuge dürfen mit einer weißen oder gelben Beleuchtungsvorrichtung ausgestattet sein, um Anzeigen in Bezug auf Strecke oder Bestimmung zu machen.

Andere als die im ersten, zweiten oder dritten Absatz des vorliegenden Punktes erwähnten Fahrzeuge, die gemäß Artikel Nr. 9.7 Nr. 2 des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße die Notspur befahren, dürfen lediglich in diesem Fall mit einem oder zwei gelben Blinklichtern ausgestattet sein, die so angebracht sind, dass sie aus allen Richtungen sichtbar sind.

4) Fahrzeuge der Polizeidienste, erkennbare Fahrzeuge des Straßenkontrolldienstes der Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, vom Minister der Finanzen bestimmte erkennbare Fahrzeuge der Zoll- und Akzisenverwaltung, vom Minister der Landesverteidigung bestimmte erkennbare Fahrzeuge der Militärpolizei und der Minenräumdienste der Streitkräfte, für den Transport von Häftlingen und für die Staatsanwaltschaft benutzte Fahrzeuge des Föderalen Öffentlichen Dienstes Justiz, das Dienstfahrzeug der Provinzgouverneure, erkennbare Fahrzeuge der Inspektionsdienste der Regionen und der Gesellschaften für öffentlichen Verkehr, die mit den Straßenkontrollen beauftragt sind, Krankenwagen, Fahrzeuge für dringende medizinische Einsätze des 112-Dienstes, Feuerwehrfahrzeuge, Fahrzeuge des Zivilschutzes, Fahrzeuge des Sicherheitsdienstes der Eisenbahnen, Rettungsfahrzeuge von Infrabel, Rettungsfahrzeuge bei durch Wasser, Gas, Strom oder radioaktive Stoffe verursachten schweren Zwischenfällen, **erkennbare Fahrzeuge von Notfallplanungskoordinatoren**, dürfen vorne oder auf dem Dach mit einem oder mehreren blauen Blinklichtern versehen sein.

Der für den Straßenverkehr zuständige Minister oder sein Beauftragter kann ausnahmsweise anderen für einen öffentlichen Dienst bestimmten Fahrzeugen erlauben, vorne oder auf dem Dach mit einem oder mehreren blauen Blinklichtern ausgestattet zu sein.

5) Abschleppwagen und Fahrzeuge, die breiter als 3 m sind, müssen mit einem oder zwei gelben Blinklichtern versehen sein, die so angebracht sind, dass sie aus allen Richtungen sichtbar sind. Speziell für die Pannenhilfe bestimmte Fahrzeuge, für den Bau, den Unterhalt, die Überwachung oder die Kontrolle des Straßennetzes und der Anlagen auf, über oder unter dem Straßen- und Wegenetz benutzte Fahrzeuge, Fahrzeuge der Müllabfuhrdienste, langsame Kraftfahrzeuge für die landwirtschaftliche Nutzung, für außergewöhnliche Transporte benutzte Fahrzeuge und ihre Begleitfahrzeuge, die im Königlichen Erlass vom 28. Juni 2019 zur Regelung der Radrennen und der Offroad-Rennen erwähnten Eröffnungs- und Schlussfahrzeugen bei Radrennen sowie vom Minister der Landesverteidigung bestimmte Fahrzeuge der Streitkräfte dürfen mit einem oder mehreren gelben Blinklichtern ausgestattet sein, die so angebracht sind, dass sie aus allen Richtungen sichtbar sind.

Der für den Straßenverkehr zuständige Minister oder sein Beauftragter kann ausnahmsweise anderen Fahrzeugen erlauben, mit einem oder mehreren gelben Blinklichtern ausgestattet zu sein.

6) Für die Pannenhilfe bestimmte Fahrzeuge und Fahrzeuge der Fahrschule dürfen mit einem beleuchteten Schild auf dem Dach ausgerüstet sein. Dieses Schild darf keine Fläche oder Aufschrift aus reflektierendem oder fluoreszierendem Material aufweisen.

7) Leichenwagen dürfen an den vier Ecken des Fahrzeugs mit einem weißen Licht versehen sein.

8) Der Minister des Verkehrswesens kann unter den von ihm bestimmten Bedingungen das Anbringen von besonderen Lichtern an zu Werbezwecken benutzten Fahrzeugen erlauben.

9) Der Minister des Innern kann unter den von ihm bestimmten Bedingungen für Krankenwagen eine zusätzliche Kennzeichnung auferlegen.

2. Lichtstärke

a) 1) Bei der Genehmigung des Fahrzeugs müssen die Lichter, ihre Montage und ihr Versorgungssystem so sein, dass sie in der Richtung parallel zur Längsachse des Fahrzeugs und unter den in Buchstabe b) festgelegten Messbedingungen die in nachstehender Tabelle aufgeführten, in Candela ausgedrückten minimalen und maximalen Lichtstärken aufweisen:

	Minimum	Maximum
Für Lichter mit einem einzigen Lichtstärkepegel:		
Standlichter	3	60
Schlusslichter	1,5	12

Bremslichter	30	100
Fahrtrichtungsanzeiger vorne	88	700
Fahrtrichtungsanzeiger hinten	25	200
Rückfahrscheinwerfer	40	600
Nebelschlussleuchte		
allein oder als Paar	75	300
ausschließlich als Paar	65	300
Für Lichter mit zwei Lichtstärkepegeln:		
nachts		
Bremslichter	15	80
Fahrtrichtungsanzeiger hinten	20	120
tagsüber		
Bremslichter	65	520
Fahrtrichtungsanzeiger hinten	88	700
Tagfahrlicht	400	1.200

2) Für in Betrieb befindliche Fahrzeuge dürfen die gemessenen Lichtstärken nicht weniger als 50% der minimalen Lichtstärken und nicht mehr als die maximalen Lichtstärken, die in der Tabelle unter Punkt 1 vorgesehen sind, betragen. Diese Vorschriften gelten nicht für Fahrzeuge, die seit längerer Zeit stillstehen.

b) Die Messungen erfolgen bei ausgeschaltetem Motor und bei einer elektromotorischen Kraft an den Batteriepolen, die stabilisiert ist. Die Stabilisierung wird als erreicht betrachtet, wenn die Fernlichter ungefähr zwanzig Sekunden nach Ausschalten des Motors gebrannt haben.

Während der Messung der Lichtstärke der Lichter darf nur das Licht, das getestet wird, brennen. Wenn aufgrund von Montagevorschriften gleichzeitig andere Lichter angehen, muss ihre Anzahl auf ein Minimum beschränkt werden, je nachdem wie es die Bedienungsknöpfe ermöglichen. Außer den Lichtern sind alle elektrischen Apparate außer Betrieb.

Für Fahrtrichtungsanzeiger ist der zu berücksichtigende Wert der Spitzenwert, das heißt der bei jedem Betriebszyklus erreichte Höchstwert.

c) Die in der Tabelle unter Buchstabe a) Punkt 1 erwähnten Höchstwerte für die Fahrtrichtungsanzeiger gelten nicht für die seitlichen Wiederholungslichter.

d) Bei Bremslichtern und Schlusslichtern mit derselben Leuchtfläche muss das Verhältnis der Summe der tatsächlich gemessenen Lichtstärken der beiden gleichzeitig eingeschalteten Lichter zur Lichtstärke des allein eingeschalteten Schlusslichts mindestens 5:1 betragen.

§ 3 - Sonderbestimmungen

1. Die Bedingungen, denen Lichter und Rückstrahler entsprechen müssen, werden von dem Wallonischen Minister festgelegt.

2.

1) Fernlicht

Bei langsamen Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h sind Fernlichter nicht obligatorisch.

2) **Abblendlicht**

Bei Spezialfahrzeugen ist eine Maximalhöhe von 145 cm erlaubt, sofern sie durch die Art des Fahrzeugs und die Merkmale seines Baus gerechtfertigt ist.

Bei langsamen Fahrzeugen darf der Maximalabstand zum Außenrand hin mehr als 40 cm betragen.

3) **Standlicht von Kraftfahrzeugen**

Das Standlicht kann selektivgelb sein, wenn es in das Fernlicht oder in das Abblendlicht eingebaut ist und diese Lichter selektivgelb sind.

Bei langsamen Fahrzeugen darf die Maximalhöhe der Standlichter 190 cm betragen.

4) **Standlicht von Anhängern**

Diese Lichter müssen nach vorne und zur Seite hin leuchten.

Bei Anhängern mit einer Breite von höchstens 160 cm und bei von langsamen Fahrzeugen gezogenen Anhängern dürfen die Standlichter durch weiße Rückstrahler ersetzt werden, sofern der Maximalabstand zum Außenrand hin nicht mehr als 15 cm beträgt.

5) **Schlusslicht**

Bei langsamen Fahrzeugen darf die Maximalhöhe der Schlusslichter 190 cm betragen.

Außer wenn Begrenzungslichter angebracht sind, dürfen zwei fakultative Schlusslichter an allen Fahrzeugen der Klasse M2, M3, N2, N3, O2, O3 und O4 angebracht werden. Wenn diese fakultativen Schlusslichter angebracht werden, müssen diese in einer Höhe eingebaut werden, die mit den geltenden Vorschriften bezüglich der Breite und der Symmetrie der Lichter vereinbar ist, und in einem vertikalen Abstand, der so groß ist, wie es die Karosserieform erlaubt, jedoch mindestens 600 mm über den obligatorischen Lichtern. In der Breite muss der Abstand zwischen den Innenrändern der sichtbaren Flächen in Richtung der Bezugsachse mindestens 600 mm betragen. Dieser Abstand darf auf 400 mm reduziert werden, wenn die maximale Breite des Fahrzeugs unter 1.300 mm beträgt.

6) **Bremslicht**

Sie müssen angehen, wenn die Betriebsbremse betätigt wird.

Bei langsamen Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h sind Bremslichter nicht obligatorisch. Wenn diese Fahrzeuge jedoch damit ausgerüstet sind, darf die Maximalhöhe der Bremslichter 190 cm betragen.

Für nach dem 1. Mai 2003 erstmals in Betrieb genommene Fahrzeuge der Klasse M1 mit europäischer Typgenehmigung sowie für nach dem 1. November 2014 in Betrieb genommene Fahrzeuge der Klasse M1 und N1, ausgenommen Fahrgestelle mit Führerhaus und Fahrzeuge mit offener Ladefläche, beträgt die Anzahl der obligatorischen Bremslichter drei. Für Fahrzeuge einer anderen Klasse beträgt die Anzahl zwei; ein drittes Bremslicht ist jedoch erlaubt.

Außer wenn ein drittes Bremslicht angebracht ist, dürfen zwei fakultative Bremslichter an Fahrzeugen der Klasse M2, M3, N2, N3, O2, O3 und O4 angebracht werden.

Wenn diese fakultativen Bremslichter angebracht werden, müssen diese in einer Höhe eingebaut werden, die mit den Vorschriften bezüglich der Breite und der Symmetrie der Lichter vereinbar ist, und in einem vertikalen Abstand, der so groß ist, wie es die Karosserieform erlaubt, jedoch mindestens 600 mm über den obligatorischen Lichtern. In der Breite muss der Abstand zwischen den Innenrändern der sichtbaren Flächen in Richtung der Bezugsachse mindestens 600 mm betragen. Dieser Abstand darf auf 400 mm reduziert werden, wenn die maximale Breite des Fahrzeugs unter 1.300 mm beträgt.

7) **Kennzeichenbeleuchtung**

Diese Beleuchtung darf von der Lichtquelle aus kein direktes Licht hinter das Fahrzeug ausstrahlen.

8) **Hinterer Rückstrahler**

Hintere Rückstrahler müssen den im Königlichen Erlass vom 8. Mai 1969 über die Genehmigung von Rückstrahlern für Fahrzeuge vorgesehenen Vorschriften entsprechen.

Hintere Rückstrahler müssen an einem festen Teil des Fahrzeugs in einer Ebene senkrecht zur Längsachse des Fahrzeugs angebracht werden. Sie dürfen nicht dreieckig sein, wenn sie an einem Kraftfahrzeug angebracht sind.

An Anhängern angebrachte hintere Rückstrahler müssen die Form eines gleichseitigen Dreiecks mit einer Seite von 15 bis 20 cm haben. Eine der Spitzen des Dreiecks muss nach oben gerichtet sein, während die gegenüberliegende Seite horizontal liegt.

Wenn am Heck der Fahrzeuge angebrachte Beleuchtungsrichtungen eine Rückstrahlfläche ohne Genehmigungszeichen beinhalten, wird diese Fläche nicht als Rückstrahler angesehen. In diesem Fall müssen zwei ordnungsgemäß genehmigte Rückstrahler am Heck des Fahrzeugs angebracht werden.

9) Begrenzungslicht

Begrenzungslichter müssen am äußersten Punkt der Gesamtbreite und wenn möglich im oberen Bereich des Fahrzeugs angebracht werden.

10) Seitlicher Rückstrahler

Seitliche Rückstrahler müssen den im Königlichen Erlass vom 8. Mai 1969 über die Genehmigung von Rückstrahlern für Fahrzeuge vorgesehenen Vorschriften entsprechen.

Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme von Personenkraftwagen und Kombiwagen, die mehr als 6 Meter lang sind, und Anhänger, die, Deichsel einbegriffen, mehr als 3 Meter lang sind, müssen an jeder Seite mit mindestens einem gelben Rückstrahler versehen sein.

Der Abstand zwischen dem vordersten Punkt des Fahrzeugs, Deichsel nicht einbegriffen, wenn es sich um einen Anhänger handelt, und dem vordersten Punkt der Rückstrahlfläche des seitlichen Rückstrahlers darf nicht mehr als 3 Meter betragen; außerdem darf der Abstand zwischen dem hintersten Punkt des Fahrzeugs und dem hintersten Punkt der Rückstrahlfläche des seitlichen Rückstrahlers nicht mehr als 1 Meter betragen.

Ist es nicht möglich, diese beiden Abstände mit einem einzigen seitlichen Rückstrahler einzuhalten, muss das Fahrzeug mit zusätzlichen seitlichen Rückstrahlern ausgestattet sein, die so angebracht sind, dass die beiden vorerwähnten Abstände eingehalten werden und der kürzeste Abstand zwischen den Rückstrahlflächen zweier aufeinander folgender Rückstrahler nicht mehr als 3 Meter beträgt.

Seitliche Rückstrahler müssen fest angebracht sein in Ebenen parallel zur vertikalen Ebene, die durch die Längsachse des Fahrzeugs führt.

Die Maximalhöhe der seitlichen Rückstrahler darf 145 cm betragen, wenn die Maximalhöhe von 120 cm aus baulichen Gründen nicht eingehalten werden kann.

11) Parkleuchte

Nur Kraftfahrzeuge zur Beförderung von maximal acht Personen außer dem Fahrer und andere Fahrzeuge, die nicht mehr als 6 Meter lang und 2 Meter breit sind, dürfen entweder an ihrer linken Seite oder an beiden Seiten mit einer Parkleuchte ausgestattet sein.

Die Parkleuchte muss möglichst in der Mitte der Längsseite des Fahrzeugs angebracht sein; sie muss nach vorne hin weiß oder gelb und nach hinten hin rot oder gelb sein.

Die Parkleuchte kann auch aus einem vorne am Fahrzeug angebrachten weißen oder gelben Licht und aus einem hinten am Fahrzeug angebrachten roten oder gelben Licht bestehen.

Es muss möglich sein, die Parkleuchten, die sich auf derselben Seite des Fahrzeugs befinden, getrennt einzuschalten.

12) Nebelschlussleuchte

Nebelschlussleuchten müssen den im Königlichen Erlass vom 6. März 1975 über die Genehmigungsbedingungen für Nebelschlussleuchten von Motorfahrzeugen und ihren Anhängern vorgesehenen Vorschriften entsprechen.

Nebelschlussleuchten dürfen nur mittels eines separaten Schalters eingeschaltet werden, der nur funktioniert, wenn die Schlusslichter eingeschaltet sind. Dieser Schalter kann jedoch auch dazu dienen, die Nebelscheinwerfer einzuschalten.

Dem Fahrer muss durch eine an einer gut sichtbaren Stelle angebrachte gelbe Kontrollleuchte angezeigt werden, dass die Nebelschlussleuchten eingeschaltet sind.

Ist nur eine einzige Nebelschlussleuchte vorhanden, muss sie in der vertikalen Ebene, die durch die Längsachse des Fahrzeugs führt, oder zwischen dieser Ebene und dem linken Rand des Fahrzeugs angebracht sein.

Der Rand der Leuchtfäche der Nebelschlussleuchte muss sich mindestens 10 cm vom Rand der Leuchtfäche des Bremslichtes befinden.

Bei langsamen Fahrzeugen darf die Nebelschlussleuchte in einer Maximalhöhe von 190 cm angebracht sein.

Bei Zügen miteinander verbundener Fahrzeuge darf die Nebelschlussleuchte des geschleppten Fahrzeugs allein brennen, wenn die Nebelschlussleuchte des Zugfahrzeugs so montiert ist, dass der Stromkreis dieser Leuchte automatisch geöffnet wird, wenn die Nebelschlussleuchte des Anhängers brennt.

13) Rückfahrscheinwerfer

Rückfahrscheinwerfer dürfen nur durch Einlegen des Rückwärtsgangs betätigt werden.

14) Vorderer Rückstrahler

Vordere Rückstrahler müssen den im Königlichen Erlass vom 8. Mai 1969 über die Genehmigung von Rückstrahlern für Fahrzeuge vorgesehenen Vorschriften entsprechen.

Sie müssen an einem festen Teil des Fahrzeugs in einer Ebene senkrecht zur Längsachse des Fahrzeugs angebracht werden. Sie dürfen nicht dreieckig sein.

Die Maximalhöhe der vorderen Rückstrahler darf 145 cm betragen, wenn die Maximalhöhe von 120 cm aus baulichen Gründen nicht eingehalten werden kann.

15) Tagfahrleuchte

Die Tagfahrleuchten müssen nach vorne gerichtet sein und sich an der Vorderseite des Fahrzeugs befinden; diese Vorschrift gilt als erfüllt, wenn das ausgestrahlte Licht den Fahrer weder direkt noch indirekt über Rückspiegel und/oder andere spiegelnde Fahrzeugflächen stört.

Eine Einschaltkontrolle ist nicht obligatorisch.]

3. Wenn die in Artikel 18 §4 vorgesehene Vorrichtung die Sicht auf die in vorliegendem Artikel vorgesehenen Lichter und Rückstrahler verdeckt oder beeinträchtigt, muss diese Vorrichtung mit einem elektrisch am Fahrzeug angeschlossenen Beleuchtungssystem ausgestattet sein, das die Funktion der Lichter des Fahrzeugs weiterleitet.

§ 4 - Zusätzliche Heckkennzeichnungsvorrichtungen für lange Fahrzeuge und Schwerfahrzeuge mit Ausnahme von Zugmaschinen und ihren Anhängern sowie für langsame Fahrzeuge und ihre Anhänger mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Fahrzeugen

1) Ab dem 1. Juli 1985 müssen für die Güterbeförderung ausgelegte oder gebaute Fahrzeuge mit einem Gewicht über 3.500 kg, mit Ausnahme von Zugmaschinen, mit einer zusätzlichen Heckkennzeichnungsvorrichtung ausgerüstet sein, die gemäß den Vorschriften in Anlage 11 zu vorliegendem Erlass genehmigt und angebracht ist.

2) Jeder Antrag auf Genehmigung einer zusätzlichen Heckkennzeichnungsvorrichtung muss vom Hersteller oder von seinem Vertreter bei der zuständigen Genehmigungsbehörde eingereicht werden. Dem Antrag sind die in Anhang III der Anlage 11 zu vorliegendem Erlass aufgenommenen Schriftstücke beizufügen.

3) Um die Genehmigungsbescheinigung [*sic! Zu lesen ist: "Zulassungsbescheinigung"*] für einen Typ einer zusätzlichen Heckkennzeichnungsvorrichtung zu erhalten, muss der Hersteller oder sein Vertreter den Beweis erbringen, dass der zur Genehmigung vorgeführte Vorrichtungstyp den Vorschriften von Anlage 1 zu vorliegendem Erlass entspricht. Dieser Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der vom

Laboratoire Central d'Electricité/Centraal Laboratorium voor Elektriciteit ("Zentrallabor für Elektrizität") in 1640 Rhode-Saint-Genèse ausgestellt wird.

4) Die Typgenehmigung für eine zusätzliche Heckkennzeichnungsvorrichtung wird durch die zuständige Wallonische Behörde erteilt.

5) Die Genehmigung oder die Verweigerung der Genehmigung eines Typs einer zusätzlichen Heckkennzeichnungsvorrichtung wird durch Erstellung eines dem Muster in Anhang IV der Anlage 11 zu vorliegendem Erlass entsprechenden Formulars festgestellt. Die Genehmigung oder die Verweigerung der Genehmigung wird dem Hersteller oder seinem Vertreter notifiziert.

6) Jede erteilte Genehmigung geht mit der Zuteilung einer Genehmigungsnummer einher; diese Nummer darf nur einmal für einen einzigen Typ einer zusätzlichen Heckkennzeichnungsvorrichtung erteilt werden.

7) Jede gemäß Anlage 11 zu vorliegendem Erlass genehmigte zusätzliche Heckkennzeichnungsvorrichtung ist mit einem in Anhang III dieser Anlage vorgesehenen Zeichen zu versehen.

8.1) Jeder Hersteller von reflektierendem und/oder fluoreszierendem Material ist verpflichtet, durch geeignete periodische Kontrollverfahren sicherzustellen, dass das für die Herstellung der Vorrichtungen gelieferte Produkt mit dem geprüften Materialtyp übereinstimmt.

Zu diesem Zweck muss der Hersteller:

- entweder über ein Labor verfügen, das ausgerüstet ist, um die wichtigsten Prüfungen durchführen zu können,

- oder ein zugelassenes Labor mit der Durchführung der Übereinstimmungsprüfungen beauftragen.

Die Ergebnisse der Produktionsübereinstimmungskontrolle müssen aufgezeichnet werden und den zuständigen Behörden während mindestens eines Jahres zur Verfügung stehen.

8.2) Jeder Verarbeiter von reflektierendem und/oder fluoreszierendem Material ist verpflichtet, durch geeignete periodische Kontrollverfahren sicherzustellen, dass seine Produktion mit der typgenehmigten zusätzlichen Heckkennzeichnungsvorrichtung übereinstimmt.

Zu diesem Zweck muss der Verarbeiter ein zugelassenes Labor mit der Durchführung der Produktionsübereinstimmungsprüfungen beauftragen.

Die Ergebnisse der Produktionsübereinstimmungskontrolle müssen aufgezeichnet werden und den zuständigen Behörden während mindestens eines Jahres zur Verfügung stehen.

9) Die Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion mit der typgenehmigten zusätzlichen Heckkennzeichnungsvorrichtung erfolgt unter den Bedingungen und nach den Methoden, die in Anlage 11 zu vorliegendem Erlass vorgesehen sind. Sie wird von den dazu vom Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen durchgeführt.

Auf Ersuchen der in Absatz 1 erwähnten Beamten sind die Hersteller verpflichtet, diesen Beamten im Hinblick auf Übereinstimmungsprüfungen oder -kontrollen die zusätzlichen Heckkennzeichnungsvorrichtungen, deren Typ früher bereits genehmigt worden ist, zur Verfügung zu stellen.

Bei in der Wallonischen Region hergestellten Vorrichtungen werden die Stichproben beim Hersteller vorgenommen.

Bei importierten Vorrichtungen werden die Stichproben entweder beim Importeur oder bei den Verteilern vorgenommen.

10) Die für einen Typ einer zusätzlichen Heckkennzeichnungsvorrichtung erteilte Genehmigung kann von der zuständigen Wallonischen Behörde entzogen werden, wenn der Typ der zusätzlichen Heckkennzeichnungsvorrichtung den Bestimmungen des vorliegenden Paragraphen 4 nicht entspricht. In diesem Fall wird dem Hersteller oder seinem Beauftragten eine Abschrift des Genehmigungsbogens mit dem unterzeichneten und datierten Vermerk in Großbuchstaben "GENEHMIGUNG ENTZOGEN" zugesandt.

11) Die in Artikel 3 des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung erwähnten Bediensteten sind befugt, über die Ausführung des vorliegenden Paragraphen 4 zu wachen.

12) Die zuständige Wallonische Behörde kann Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Baustruktur und/oder ihrer Ausrüstung den Vorschriften der vorliegenden allgemeinen Regelung nicht genügen können, ganz oder teilweise von den in vorliegendem Paragraphen 4 vorgesehenen Bestimmungen befreien.

13) Fahrzeuge zur Brandbekämpfung, Betonmischer, Betonpumpen, Autotransporte sowie die für eine Baustelle der 6. Kategorie verwendeten Signalisations- und Baustellenfahrzeuge, die in Kapitel XVIII des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 16. Dezember 2020 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlicher Straße genannt werden, sind von den in vorliegendem § 4 vorgesehenen Bestimmungen befreit.

§5 - Auffällige Markierung:

1. Fahrzeuge, die breiter als 2.100 mm sind und folgenden Fahrzeugklassen angehören:

- a) N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t und N3 (ausgenommen Fahrgestelle mit Fahrerhaus, unvollständige Fahrzeuge und Sattelzugmaschinen);
- b) O3 und O4;

müssen hinten mit einer Vollkontur-Markierung in Rot, Gelb oder Weiß ausgerüstet sein.

Fahrzeuge, die länger als 6 000 mm sind, bei Anhängern einschließlich Deichsel, die zu denselben Klassen wie im letzten Absatz angegeben gehören, müssen seitlich mit einer Teilkontur-Markierung in Gelb oder Weiß ausgerüstet sein.

Ist die Anbringung der vorgeschriebenen Konturmarkierung aufgrund der Form, des Aufbaus oder der Bauart des Fahrzeugs nicht möglich, darf eine Linienmarkierung angebracht werden.

Auf Fahrzeugen der Klassen M1 und O1 sind auffällige Markierungen verboten. Die in § 2 Nr. 1 Buchstabe c) Punkt 4 dieses Erlasses erwähnten Fahrzeuge ebenso wie die in Artikel 7 des Ministeriellen Erlasses vom 7. Mai 1999 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlicher Straße erwähnten Fahrzeuge dürfen jedoch damit ausgerüstet werden.

Die zuständige Wallonische Behörde kann eine auffällige Markierung auf einigen Fahrzeugen der Klasse M1 erlauben, wenn deren Verwendung eine Markierung erfordert, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Die folgenden Fahrzeuge sind auf jeden Fall ausgenommen:

- in Artikel 28 § 2 Nr. 1 c) Punkt 4 erwähnte vorfahrtsberechtigte Fahrzeuge,
- Fahrzeuge der "Post",
- Taxis,
- im Rahmen des Transports von Personen mit Behinderung verwendete Fahrzeuge,
- Pannenhilfsfahrzeuge.

Alle anderen Fahrzeuge, die Fahrzeugklassen angehören, für welche auffällige Markierungen weder verboten noch vorgeschrieben sind, dürfen damit ausgerüstet werden.

Anstelle der vorgeschriebenen Linienmarkierungen darf eine Teilkontur-Markierung angebracht werden, anstelle der vorgeschriebenen Teilkontur-Markierung darf eine Vollkontur-Markierung angebracht werden.

Auffällige Markierungen müssen auch den Vorschriften in Anlage 18 und 18bis entsprechen.

Auffällige Markierungen werden entsprechend den Vorgaben der Regelung Nr. 104 Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung retroreflektierender Markierungen für Fahrzeuge der Klasse M, N und O genehmigt, die das Addendum 103 des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden, abgeschlossen zu Genf am 20. März 1958, geändert am 10. November 1967 und am 16. Oktober 1995, darstellt.

Retroreflektierende Markierungsmaterialien tragen ein Genehmigungszeichen vom Typ:
C EX 104 R - 0001148

“C” gibt die Klasse des Werkstoffs an und kann durch “D”, “D/E” oder “E” ersetzt werden.

2. Die Vorschriften der Regelung Nr. 104 sind verbindlich für Fahrzeuge, die für außergewöhnliche Transporte bestimmt sind.

3. In Abweichung von den Bestimmungen in Punkt 3.1 des Anhangs 9 der Regelung Nr. 104 dürfen retroreflektierende charakteristische Markierungen und Grafiken (Werbung) an der Rückseite des Fahrzeugs angebracht werden, vorausgesetzt, dass sie dieselben Bedingungen erfüllen wie diejenigen, die sich an den Seitenwänden befinden dürfen.

§ 6 - Zusätzliche Kennzeichnungsvorrichtungen für Maschinen in angehobener Stellung für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft

1. Wenn die für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmte Maschine in angehobener Stellung vorne an der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine angebracht ist und diese die Beleuchtungs- oder Kennzeichnungsvorrichtung der land- oder forstwirtschaftlichen Maschine ganz oder teilweise verdeckt, müssen vorne an der Maschine in angehobener Stellung zusätzliche Vorrichtungen angebracht werden, die die Lichter und die Kennzeichnung vorne an der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine, mit Ausnahme der Abblendlichter, ersetzen.

Wenn die Abblendlichter ganz oder teilweise durch die vorne an der Zugmaschine angebrachte Maschine in angehobener Stellung verdeckt werden, müssen zwei zusätzliche, nach vorne gerichteten Abblendlichter in maximal 300 cm Höhe an der Zugmaschine befestigt werden, wobei die elektrische Anlage so beschaffen sein muss, dass zwei Lichterpaare von Abblendlichtern nicht gleichzeitig eingeschaltet werden können.

2. Wenn die für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmte Maschine in angehobener Stellung hinten an der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine angebracht ist und diese die Beleuchtungs- oder Kennzeichnungsvorrichtung der land- oder forstwirtschaftlichen Maschine ganz oder teilweise verdeckt, müssen zusätzliche Vorrichtungen hinten an der Maschine in angehobener Stellung angebracht werden, die die Lichter und die Kennzeichnung hinten an der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine ersetzen und die gleiche Funktionsweise wie die Beleuchtungsvorrichtungen der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine haben.

3. Die für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmte Maschine in angehobener Stellung, die mehr als 100 cm über das vordere oder hintere Ende der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine hinausragt wird angezeigt durch:

1. zwei viereckige Schilder von mindestens 420 Millimeter Seitenlänge oder zwei rechteckige Schilder mit den Mindestmaßen 280 x 560 oder 140 x 800 Millimeter mit diagonalen, abwechselnd roten und weißen retroreflektierenden Streifen, die in einem Winkel von 45° bis 60° verlaufen und 70 bis 100 Millimeter breit sind. Die retroreflektierenden Streifen entsprechen den kolorimetrischen Spezifikationen und mindestens dem Retroreflexionskoeffizienten der Produkte von Klasse RA2 von Norm NBN EN 12899-1;

oder zwei viereckige Schilder von 280 Millimeter Seitenlänge bis weniger als 420 Millimeter Seitenlänge mit diagonalen, abwechselnd roten und weißen retroreflektierenden Streifen, die in einem Winkel von 45° bis 60° verlaufen und 70 bis 100 Millimeter breit sind.

Die retroreflektierenden Streifen entsprechen den kolorimetrischen Spezifikationen bei Nacht und mindestens den photometrischen Spezifikationen der Produkte für retroreflektierende Markierungen der Klasse C, die der Regelung Nr. 104 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung retroreflektierender Markierungen für Fahrzeuge der Klasse M, N und O entsprechen, aufgenommen in Addendum 103 zum Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden, abgeschlossen zu Genf am 20. März 1958 und abgeändert am 10. November 1967 und 16. Oktober 1995.

Auf jedem Schild muss mindestens einer der retroreflektierenden Streifen mit einer Markierung versehen sein, die mindestens besteht aus:

- der Markierung oder jedem anderen Identifikationsmittel des Herstellers oder seines Vertreters, wenn es sich nicht um den Hersteller handelt;
- die durch die zuständige Genehmigungsbehörde anerkannten Identifikationsnummer des Produkts, wodurch dessen Übereinstimmung mit den kolorimetrischen und photometrischen Vorschriften, die in Absatz 1 oder Absatz 2 genannt werden, bestimmt und garantiert werden kann, unter Hinweis auf eine nationale oder internationale Norm oder jeden anderen Code, der diese Übereinstimmung bestätigen kann.

Jeder Hersteller und Verarbeiter von retroreflektierendem Material garantiert die Übereinstimmung des gelieferten Produkts mit den geforderten Vorschriften hinsichtlich der Retroreflexion und der Kolorimetrie durch eine Bescheinigung der Übereinstimmung mit einer nationalen oder internationalen Norm, die den in Absatz 1 oder Absatz 2 genannten Vorschriften entspricht:

Jeder Hersteller von retroreflektierendem Material ist verpflichtet, die Übereinstimmung des gelieferten Produktes durch geeignete periodische Kontrollverfahren sicherzustellen. Zu diesem Zweck muss der Hersteller:

- entweder über ein Labor verfügen, das ausgerüstet ist, um die wichtigsten Prüfungen durchführen zu können;
- oder ein durch die zuständige Genehmigungsbehörde oder eine zuständige Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union bestimmtes Labor mit der Durchführung der Übereinstimmungsprüfungen beauftragen.

Die Ergebnisse der Produktionsübereinstimmungskontrolle müssen aufgezeichnet werden und den zuständigen Behörden während mindestens eines Jahres zur Verfügung stehen.

Jeder Verarbeiter von retroreflektierendem Material ist verpflichtet, die Übereinstimmung seiner Produktion durch geeignete periodische Kontrollverfahren sicherzustellen. Zu diesem Zweck muss der Verarbeiter ein durch die zuständige Genehmigungsbehörde oder eine zuständige Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union zugelassenes Labor mit der Durchführung der Produktionsübereinstimmungsprüfungen beauftragen.

Die Ergebnisse der Produktionsübereinstimmungskontrolle müssen aufgezeichnet werden und den zuständigen Behörden während mindestens eines Jahres zur Verfügung stehen.

Die in Absatz 1 oder Absatz 2 genannten Schilder werden seitlich und symmetrisch auf jeder Seite der Maschine in angehobener Stellung angebracht. Dabei muss einer der Ränder des Schildes sich weniger als 100 cm vom, auf das land- oder forstwirtschaftliche Zugfahrzeug bezogene, am fernsten liegenden vorderen oder hinteren Ende der Maschine in angehobener Stellung befinden, je nachdem, ob die Maschine in angehobener Stellung sich vorne oder hinten an der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine befindet.

Wenn sich die für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmte Maschine in angehobener Stellung an der Rückseite der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine befindet und aus dieser von 400 cm (nicht einbegriffen) bis zu 700 cm (einbegriffen) nach hinten herausragt, werden zu den im vorherigen Absatz vorgesehenen noch zusätzliche Schilder, seitlich und symmetrisch an jeder Seite der Maschine in angehobener Stellung, angebracht, wobei sich der Rand eines Schildes mindestens 100 cm und höchstens 300 cm von der am nächsten an der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine gelegenen Außenrand der Maschine in angehobener Stellung befinden muss.

Der untere Rand der Schilder befindet sich mindestens 40 cm und höchstens 200 cm über dem Boden. Die Schilder werden so befestigt, dass sie selbst kein Hindernis darstellen.

Die Schilder müssen fest angebracht sein in Ebenen parallel zur vertikalen Ebene, die durch die Längsachse des Fahrzeugs führt.

2. ein Schild entsprechend Punkt 1 Absatz 1 oder Absatz 2, das jeweils so weit wie möglich vorne und so weit wie möglich hinten angebracht wird, je nachdem, ob die Maschine in gehobener Stellung sich vorne oder hinten an der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine befindet, in einer Ebene senkrecht zur vertikalen Ebene, die durch die Längsachse der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine führt. Eine Toleranz von + 3° ist zulässig. Der untere Rand des Schildes befindet sich mindestens 40 cm und höchstens 200 cm über dem Boden. Das Schild wird so befestigt, dass es selbst kein Hindernis darstellt.

3. einen seitlich ausgerichteten, nicht dreieckigen gelben Rückstrahler an beiden Seiten der Maschine in angehobener Stellung. Der höchste Punkt der Rückstrahlfläche des seitlichen Rückstrahlers darf sich nicht mehr als 200 cm über dem Boden befinden. Der tiefste Punkt darf sich nicht weniger als 40 cm über dem Boden befinden.

Der Abstand vom Außenrand der Maschine in angehobener Stellung, der am nächsten zur land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine liegt und dem äußersten Rand der Rückstrahlfläche des seitlichen Rückstrahlers darf 300 cm nicht überschreiten; außerdem darf der Abstand vom Außenrand der Maschine in angehobener Stellung, der am weitesten von der land- oder forstwirtschaftlichen Maschine entfernt ist und dem am weitesten hinten liegenden äußersten Rand der Rückstrahlfläche des seitlichen Rückstrahlers 30 cm nicht überschreiten.

Wenn diese Abstände mithilfe eines einzelnen seitlichen Rückstrahlers nicht eingehalten werden können, muss die Maschine in angehobener Stellung mit zusätzlichen Rückstrahlern versehen werden. Diese müssen derart angebracht sein, dass die beiden oben genannten Abstände eingehalten werden und dass der Abstand der nächstgelegenen Punkte der Rückstrahlflächen von zwei aufeinander folgenden Rückstrahlern 300 cm nicht überschreitet.

Die seitlichen Rückstrahler müssen fest angebracht sein in Ebenen parallel zur vertikalen Ebene, die durch die Längsachse des Fahrzeugs führt.

4. Die Maschinen in angehobener Stellung für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft deren Breite mehr als 255 cm und höchstens 300 cm beträgt und die den Fahrzeugumriss des Traktors seitlich derart überschreiten, dass sich ihr äußerstes seitliches Ende mehr als 40 cm vom äußeren Rand der Leuchtfläche der Standlichter der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine befinden, müssen durch Umrissleuchten und Rückstrahler angezeigt werden.

Die Farbe der Lichter und Rückstrahler muss nach vorne hin weiß und nach hinten hin rot sein.

Die Leucht- oder Rückstrahlflächen dieser Lichter und Rückstrahler müssen sich weniger als 40 cm von dem am weitesten hervorspringenden Teil der Maschine in angehobener Stellung befinden.

§ 7 - Der Minister des Innern bezüglich Feuerwehrfahrzeuge, Fahrzeuge der vorläufigen Zonen und der Hilfeleistungszonen, des Zivilschutzes und der Minister der Volksgesundheit bezüglich Krankenwagen und Fahrzeugen für dringende medizinische Einsätze, können eine zusätzliche Kennzeichnung unter den von ihnen festgelegten Bedingungen auferlegen.

Der Minister des Innern und der Minister der Volksgesundheit teilen, jeder für seinen Bereich, zuvor dem Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört, die Bedingungen dieser Kennzeichnung mit.

Art. 29 - [...]

Art. 30 - Sicherheitsgurte und ihre Verankerungen sowie Haltesysteme für Kinder an Bord von Motorfahrzeugen

§ 1 - Verankerungen für Sicherheitsgurte

Zwischen dem 15. Juni 1968 und dem 31. März 1974 in Betrieb genommene Personenkraftwagen und Kombiwagen müssen mindestens für den Fahrersitz und den Beifahrersitz mit Verankerungen für Sicherheitsgurte ausgestattet sein, die entweder den Vorschriften der Regelung Nr. 14 der Wirtschaftskommission für Europa in Genf über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Verankerung der Sicherheitsgurte oder der Norm NBN 628-2 des Belgischen Normeninstituts entsprechen.

Ab dem 1. April 1974 in Betrieb genommene Personenkraftwagen und Kombiwagen, die nicht in den Anwendungsbereich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 fallen, müssen mindestens für den Fahrersitz und den Beifahrersitz mit Verankerungen für Sicherheitsgurte ausgestattet sein, die den Vorschriften derselben Regelung entsprechen.

Kraftfahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag zwischen dem 1. Januar 1977 und dem 31. Dezember 1990 eingereicht wird, müssen den nach den in den Artikeln 3 und 3*bis* festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Richtlinie 76/115/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen entsprechen; dennoch dürfen die in Absatz 4 festgelegten Bedingungen auf Antrag des Herstellers angewandt werden.

Kraftfahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1991 eingereicht wird, müssen den nach den in den Artikeln 3 und 3*bis* festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Richtlinie 76/115/EWG, abgeändert durch die Richtlinien 81/575/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. Juli 1981 und 82/318/EWG der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1982, entsprechen.

Ab dem 31. März 2003 erstmals zugelassene Motorfahrzeuge der Klassen M1, M2 und M3, Klasse III und Klasse B, und der Klassen N1, N2 und N3, wie definiert in Artikel 1 des vorliegenden Erlasses, entsprechen den Vorschriften der Anhänge der Richtlinie 90/629/EWG der Kommission vom 30. Oktober 1990 zur Anpassung der Richtlinie 76/115/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerung der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt, abgeändert durch die Richtlinie 96/38/EG der Kommission vom 17. Juni 1996, die durch den Königlichen Erlass vom 26. Februar 1981 zur Ausführung der Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern, ihre Bauteile sowie ihr Sicherheitszubehör, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 14. April 1993, 4. Dezember 1996 und 10. April 1998, in belgisches Recht umgesetzt worden sind.

§ 2 - Sicherheitsgurte

Zwischen dem 15. Juni 1968 und dem 31. Dezember 1974 in Betrieb genommene Personenkraftwagen und Kombiwagen müssen mindestens für den Fahrersitz und den Beifahrersitz mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein, die entweder der Norm NBN 628.1 des Belgischen Normeninstituts entsprechen oder mit dem durch die Buchstaben T.P.E. gekennzeichneten französischen Genehmigungszeichen versehen sind.

Zwischen dem 1. Januar 1975 und dem 31. Dezember 1986 in Betrieb genommene Personenkraftwagen und Kombiwagen müssen für den Fahrersitz und den Beifahrersitz mit Sicherheitsgurten versehen sein, die den Vorschriften der Richtlinie 77/541/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge entsprechen.

Personenkraftwagen und Kombiwagen, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1977 eingereicht wird, müssen für jeden Sitzplatz mit Sicherheitsgurten versehen sein, die den Vorschriften der Richtlinie 77/541/EWG entsprechen, und zwar spätestens:

1. am 1. Januar 1990 für zwischen dem 1. Juli 1985 und dem 31. Dezember 1986 in Betrieb genommene Fahrzeuge,

2. am 1. Juli 1990 für zwischen dem 1. Januar 1984 und dem 30. Juni 1985 in Betrieb genommene Fahrzeuge.

Ab dem 1. Januar 1987 in Betrieb genommene Personenkraftwagen und Kombiwagen müssen für jeden Sitzplatz mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein.

Ab dem 1. Januar 1987 in Betrieb genommene Lieferwagen und Kleinbusse müssen mindestens für den Fahrersitz und den Beifahrersitz mit Sicherheitsgurten versehen sein.

Ab dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommene Wohnmobile mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg müssen mindestens für den Fahrersitz und den Beifahrersitz mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein.

Sicherheitsgurte für die in den Absätzen 4 bis 6 erwähnten Fahrzeuge müssen den Vorschriften der Richtlinie 77/541/EWG, wie abgeändert durch die Richtlinie 81/576/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. Juli 1981 und durch die Richtlinie 82/319/EWG der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1982, entsprechen.

Ab dem 31. März 2003 erstmals zugelassene Motorfahrzeuge der Klassen M1, M2 und M3, Klasse III und Klasse B, und der Klassen N1, N2 und N3, wie definiert in Artikel 1 des vorliegenden Erlasses, entsprechen den Vorschriften der Anhänge der Richtlinie 90/628/EWG der Kommission vom 30. Oktober 1990 zur Anpassung der Richtlinie 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge an den technischen Fortschritt, abgeändert durch die Richtlinie 96/36/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 und durch die Richtlinie 2000/3/EG der Kommission vom 22. Februar 2000, die durch vorerwähnten Königlichen Erlass vom 26. Februar 1981, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 14. April 1993, 4. Dezember 1996, 10. April 1998 und 5. Dezember 2000, in belgisches Recht umgesetzt worden sind.

Zusätzlich zu den Vorschriften der Richtlinien sind die nach hinten gerichteten Sitze von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, Klasse III und Klasse B, mit Zweipunkt- oder Dreipunktgurten mit Aufrollmechanismus auszurüsten.

Die nach vorne oder nach hinten gerichteten Sitze von Fahrzeugen der Klassen N1, N2 und N3, mit Ausnahme der Beifahrersitze sind mit Zweipunkt- oder Dreipunktgurten [...] ausgerüstet.

Jeder mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstete Sitzplatz von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 muss mit einem deutlich sichtbaren, folgendem Muster entsprechenden Piktogramm ausgerüstet sein. Farbe: weiße Person auf blauem Grund.

§ 3 - Haltesysteme für Kinder an Bord von Motorfahrzeugen

Haltesysteme für Kinder an Bord von Motorfahrzeugen müssen, um auf den Markt gebracht werden zu können, spätestens ab dem 1. Januar 1991 den Vorschriften der Regelung Nr. 44 der Wirtschaftskommission für Europa in Genf über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder in Kraftfahrzeugen ("Kinder-Rückhaltesystem") entsprechen.

Haltesysteme für Kinder an Bord von Motorfahrzeugen müssen, um zum Verkauf angeboten werden zu können, spätestens ab dem 1. Januar 1992 den Vorschriften der besagten Regelung entsprechen.

Art. 31 - Abmessungen der Fahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1986 eingereicht worden ist

§ 1 - Die Abmessungen eines Fahrzeugs oder eines Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge, alle hervorspringenden Teile einbegriffen, mit Ausnahme der Begrenzungslichter, der Fahrtrichtungsanzeiger, der Rückspiegel, der Reifen in Nähe des Bodenberührungspunktes, der eventuell an den Rädern angebrachten Gleitschutzvorrichtungen, der Zollsiegel und der Schutzvorrichtungen für diese Siegel, dürfen folgende Grenzen nicht überschreiten:

1. Breite eines beliebigen Querschnitts: 2,50 m.

Jedoch ist die maximale Breite auf 3 m festgelegt für landwirtschaftliche Fahrzeuge, die vom Hof zu den Feldern und zurück fahren, und für Material besonderer Bauart, sofern diese Fahrzeuge nicht mehr als 25 km in der Stunde fahren.

Die beweglichen oder leicht abnehmbaren äußeren Teile müssen jedoch hochgeklappt oder entfernt werden, um die Breite während der Fahrt auf öffentlicher Straße zu verringern,

2. Länge eines Fahrzeugs, mit Ausnahme von Sattelanhängern, eventuelle Kupplungsvorrichtung einbegriffen:

a) 8 m, wenn es sich um ein Fahrzeug mit einer Achse oder mit zwei Achsen handelt, die miteinander verbunden sind und deren Achsabstand 2,10 m nicht überschreitet (Tandemachsen); diese Länge kann auf 10 m erhöht werden, sofern das höchstzulässige Gewicht mehr als 2.500 kg beträgt,

b) 12 m, wenn es sich um ein Fahrzeug mit zwei oder mehr Achsen handelt, deren Achsabstand 2,10 m überschreitet.

Jedoch darf die Länge von für die Beförderung von mehr als 8 Personen außer dem Fahrer eingerichteten Kraftfahrzeugen 12 m betragen, wobei:

- der Radius des äußeren Drehkreises nicht mehr als 12 m betragen darf,
- der Radius des inneren Drehkreises nicht weniger als 6,50 m betragen darf, bei einem äußeren Drehkreis mit einem Radius von 12 m,
- der Ausschlag nicht mehr als 0,50 m betragen darf, bei einem äußeren Drehkreis mit einem Radius von 12 m.

3. Länge eines Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge:

a) 15,50m, wenn es sich um ein Gelenkfahrzeug handelt, wobei der in Längsrichtung des Fahrzeugs gemessene Abstand zwischen dem vordersten Punkt der Zugmaschine und der Achse beziehungsweise der Mitte des Abstands zwischen den Achsen des Sattelanhängers nicht mehr als 12 m betragen darf.

Der Minister des Verkehrswesens kann die Inbetriebnahme von Gelenkfahrzeugen erlauben, bei denen der in Längsrichtung des Fahrzeugs gemessene Abstand zwischen dem vordersten Punkt der Zugmaschine und der Achse beziehungsweise der Mitte des Abstands zwischen den Achsen des Sattelanhängers mehr als 12 m beträgt, wenn der Sattelanhänger mit einer oder mehreren Lenkachsen ausgerüstet ist und die Umstände einer Krümmungseinstellung bei diesem Sattelanhänger nicht ungünstiger sind als bei einem Sattelanhänger ohne Lenkachsen, für den der vorerwähnte Abstand von 12 m eingehalten wird.

Die Länge eines Gelenkfahrzeugs wird jedoch auf 16,50 m erhöht, wenn der Abstand zwischen der Mitte des Kupplungsbolzens und dem Heck des Sattelanhängers nicht mehr als 12 m beträgt,

b) 18 m, wenn es sich um ein Fahrzeug mit Faltenbalg (*Anmerkung: Gelenkfahrzeug*) oder einen anderen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge handelt.

Bei Zügen, die aus einem Lastkraftwagen und einem Anhänger bestehen, wird diese Länge auf 18,35 m erhöht, wenn der Zug folgenden Vorschriften entspricht:

- Der Maximalabstand zwischen dem vordersten Punkt des Laderaums hinter der Fahrerkabine und dem hintersten Punkt des Anhängers, abzüglich des Abstands zwischen dem Heck des Motorfahrzeugs und der Vorderseite des Anhängers, darf nicht mehr als 15,65 m betragen,

- Der Maximalabstand zwischen dem vordersten Punkt des Laderaums hinter der Fahrerkabine und dem hintersten Punkt des Anhängers darf nicht mehr als 16,00 m betragen.]

c) Die Bestimmungen bezüglich eines Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge sind jedoch nicht auf einen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge anwendbar, der aus einem Autobus besteht, der einen anderen Autobus abschleppt, sofern sie nicht mehr als 25 km in der Stunde fahren.]

4. Höhe: 4 m

Die zuständige Wallonische Behörde kann Fahrzeuge, die für öffentliche oder besondere städtische Autobusdienste verwendet werden und mehr als 4 m, aber weniger als 4,40 m hoch sind, zum Verkehr zulassen.

Die zuständige Wallonische Behörde bestimmt die Strecken, die diese Fahrzeuge benutzen dürfen.

§ 2 - Bei Sattelanhängern darf der Abstand zwischen dem Auflagepunkt und der Hinterachse oder dem Auflagepunkt und der Mitte des Abstands zwischen den Hinterachsen nicht mehr als 8 m betragen; außerdem darf kein Punkt des vor dem Auflagepunkt gelegenen Teils außerhalb eines imaginären Zylinders mit 2,05 m Radius liegen, dessen vertikale Achse durch den Auflagepunkt führt.

Jedoch können Sattelanhänger, bei denen der Abstand zwischen dem Auflagepunkt und der Hinterachse oder dem Auflagepunkt und der Mitte des Abstands zwischen den Hinterachsen mehr als 8 m beträgt, zum Verkehr zugelassen werden, wenn der Sattelanhänger mit einer oder mehreren Lenkachsen ausgerüstet ist und die Umstände einer Krümmungseinstellung bei diesem Sattelanhänger nicht ungünstiger sind als bei einem Sattelanhänger ohne Lenkachsen, für den der vorerwähnte Abstand von 8 m eingehalten wird.

§ 3 - 1. Der vordere Überhang darf $\frac{2}{3}$ des Radstandes und ein Maximum von 3,50 m nicht überschreiten. Diese Bestimmung gilt weder für Sattelanhänger noch für Anhänger mit einer Achse oder mit zwei Achsen, die miteinander verbunden sind und deren Achsabstand nicht mehr als 2,10 m beträgt.

2. Der in Längsrichtung des Fahrzeugs gemessene Abstand zwischen dem vordersten Punkt eines Kraftfahrzeugs mit zwei oder mehr Achsen und der Mitte des Lenkrads darf 3,50 m nicht überschreiten.

3. Der hintere Überhang darf $\frac{2}{3}$ des Radstandes und ein Maximum von 3,50 m nicht überschreiten.

4. Bei Fahrzeugen mit einem Achsaggregat werden der Radstand und der vordere und hintere Überhang von der Mitte des Abstands zwischen den äußersten Achsen dieses Achsaggregats aus gemessen, auch wenn eine dieser Achsen einziehbar ist.

5. Kein Teil eines Kraftfahrzeugs, das mit maximal eingeschlagenem Lenkrad in einem Kreis wendet, darf einen Kreisumfang mit maximalem Radius von 12 m überschreiten.

6. In Abweichung von den vorstehenden Bestimmungen in Nr. 1 und 3 dürfen die Überhänge von langsamen Fahrzeugen, wie definiert in Artikel 1 §11 Nr. 1, mehr als zwei Drittel des Radstandes betragen, ein Maximum von 3,50 m aber nicht überschreiten.

§ 4 - Vor dem 15. Juni 1968 in Betrieb genommene Fahrzeuge müssen, wenn sie den Bestimmungen von §1 Nr. 2 und §3 des vorliegenden Artikels nicht genügen können, folgenden Vorschriften entsprechen:

1. Die Länge dieser Fahrzeuge, mit Ausnahme von Sattelanhängern, darf, alle hervorspringenden Teile einbegriffen, folgende Grenzen nicht überschreiten:

a) Fahrzeuge mit einer Achse oder mit zwei Achsen, die miteinander verbunden sind und deren Achsabstand nicht mehr als 1,60 m beträgt (Tandemachsen), Kupplungsvorrichtung jedoch nicht einbegriffen: 7 m,

b) Fahrzeuge mit zwei oder mehr Achsen, deren Achsabstand mehr als 1,60 m beträgt, die Kupplungsvorrichtung nicht einbegriffen, wenn es sich um einen Anhänger handelt: 12 m.

Für Fahrzeuge, die für öffentliche oder besondere Autobusdienste verwendet werden und für die es am Tag des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses eine vom Minister des Verkehrswesens ausgestellte Abweichung gibt, ist jedoch eine Länge von 13 m zulässig.

2. Der vordere Überhang von Kraftfahrzeugen darf 2,70 m nicht überschreiten.

Der hintere Überhang darf 3,50 m nicht überschreiten.

Für Fahrzeuge mit zwei Achsen, deren Achsabstand mehr als 1,60 m beträgt, und für Fahrzeuge mit mehr als zwei Achsen darf außerdem:

- der vordere Überhang 55/100 des Radstandes nicht überschreiten,
- der hintere Überhang, wenn er mehr als 2,85 m beträgt, 65/100 des Radstandes nicht überschreiten.

Wenn ein Fahrzeug mit mehr als zwei Achsen zwei Achsen hat, die so angeordnet sind, dass der Achsabstand nicht mehr als 1,60 m beträgt, werden der Radstand und der Überhang von der Mitte des Abstands zwischen diesen beiden Achsen aus gemessen, auch wenn eine von ihnen einziehbar ist.

§ 5 - [...]

Art. 32 - Höchstzulässige Gesamtgewichte und Gewichte unter den Achsen von Fahrzeugen, für die der Genehmigungsantrag oder der Antrag auf Anerkennung als Material besonderer Bauart vor dem 1. Januar 1986 gestellt worden ist

§ 1 - 1. Das höchstzulässige Gesamtgewicht darf nicht mehr betragen als:

- a) 19 Tonnen für ein zweiachsiges Kraftfahrzeug,
- b) 20 Tonnen für einen zweiachsigen Anhänger, mit Ausnahme von Sattelanhängern,
- c) 26 Tonnen für ein Fahrzeug mit drei und mehr Achsen, mit Ausnahme von Sattelanhängern,
- d) 21 Tonnen für einen Sattelanhänger mit einer Hinterachse,
- e) 32 Tonnen für einen Sattelanhänger mit zwei und mehr Hinterachsen.

2. Das Gesamtgewicht eines Gelenkfahrzeugs darf nicht mehr betragen als das höchstzulässige Gesamtgewicht des Sattelanhängers zuzüglich des Eigengewichts des Zugfahrzeugs, wobei ein Maximum von 38 Tonnen nicht überschritten werden darf.

3. Das Gesamtgewicht anderer Züge miteinander verbundener Fahrzeuge ist auf 40 Tonnen begrenzt.

4. [...]

5. Für mit einem Verlangsamers (*Anmerkung: Retarder*) ausgerüstete Fahrzeuge werden die oben genannten Gewichte um das Gewicht des Verlangsamers (*Anmerkung: Retarder*) und dabei um maximal 500 kg erhöht.

6. Für Sattelanhänger vom Typ "Känguru" werden die oben genannten Gewichte um das Gewicht des speziellen Kupplungsbolzens, das Gewicht der Führungen zwischen den Rädern und das Gewicht der zusätzlichen Traversen und dabei um maximal 500 kg erhöht.

7. Auf Antrag der Hersteller können die in den Nummern 1 Buchstabe e), 2 und 3 erwähnten Höchstgewichte für die zwischen dem 1. Januar 1980 und dem 30. Juni 1985 in Betrieb genommenen Fahrzeuge, die den Vorschriften der Richtlinie 71/320/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern, wie abgeändert durch die Richtlinie 75/524/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Juli 1975, entsprechen, auf jeweils 37.000 kg, 44.000 kg und 44.000 kg erhöht werden.

In diesem Fall unterliegen die Fahrzeuge Artikel 7 §3bis.]

§ 2 - Außerdem dürfen die nachstehend angegebenen Höchstgrenzen nicht überschritten werden:

1. pro Luftreifen: 5 Tonnen,
2. pro Achse: 13 Tonnen.

Dieses Gewicht wird als der durch alle Räder auf die Fahrfläche ausgeübte Gesamtdruck definiert, dessen Zentrum in ein und demselben vertikalen Querschnitt über die gesamte Breite des Fahrzeugs gelegen ist.

3. a) für die am meisten belastete Achse eines Achsaggregats mit zwei Achsen (Tandemachse): 13 Tonnen, ohne dass dabei 20 Tonnen für das gesamte Achsaggregat überschritten werden,
b) für die am meisten belastete Achse eines Achsaggregats, das keine Tandemachse ist: 10 Tonnen.]

§ 3 - Für jedes Fahrzeug oder jeden Zug miteinander verbundener Fahrzeuge darf das höchstzulässige Gesamtgewicht nicht mehr betragen als die durch Anwendung der Formel $13 + 4A$ ermittelte Anzahl Tonnen, wobei A der in Metern ausgedrückte Abstand zwischen den Mitten der beiden äußersten Achsen ist. Wenn jedoch eine äußerste Achse einem Achsaggregat angehört, versteht man unter Mitte der Achse die Mitte des Achsaggregats.

Für die Anwendung der Bestimmungen des vorliegenden Paragraphen auf Sattelanhänger zählt der Kupplungsbolzen als Achse.

§ 4 - 1. Unbeschadet der vorerwähnten Bestimmungen darf, wenn bei einem Achsaggregat eine Achse bis auf eine Höhe von 6 cm über dem Niveau, auf dem sich die andere Achse befindet, angehoben wird, das von jeder der anderen Achsen auf den Boden übertragene Gewicht den von jeder von ihnen übernommenen Anteil des Höchstgewichts am Boden unter dem Achsaggregat nicht um mehr als 25 Prozent übersteigen.

2. Ein Achsaggregat muss so gebaut sein, dass unter den ungünstigsten Umständen der Lastverteilung keine der Achsen übermäßig belastet wird.

3. Eine Pendelachse muss so gebaut sein, dass der Ausschlag in vertikaler Richtung beim Fahren des Fahrzeugs im Vergleich zur Horizontalen nicht mehr als 25 betragen kann.

§ 5 - Das höchstzulässige Gesamtgewicht der in Artikel 2 §2 Nr.8 und 9 erwähnten landwirtschaftlichen Anhänger darf nicht mehr als 8 Tonnen betragen.

Art. 32bis - Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1985 eingereicht wird

1) Allgemeine Spezifikationen

1.1 Im Sinne des vorliegenden Artikels werden die Fahrzeuge in drei Klassen eingeteilt.

1.1.1 Klasse I: Diese Klasse betrifft Fahrzeuge zur Personenbeförderung.

1.1.2 Klasse II: Diese Klasse betrifft Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 44 Tonnen.

1.1.3 Klasse III: Diese Klasse betrifft:

- Einzelfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht und/oder mit Abmessungen, die größer sind als die für Einzelfahrzeuge vorgesehenen Höchstgewichte und Abmessungen,

- oder Fahrzeugkombinationen zur Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht und/oder mit Abmessungen, die größer sind als die für die Klasse II vorgesehenen Höchstgewichte und Abmessungen.

Um auf öffentlicher Straße fahren zu können, müssen diese Fahrzeuge eine von der zuständigen Wallonischen Behörde unter den von ihm bestimmten Bedingungen ausgestellte Verkehrsgenehmigung haben.

1.2 Abmessungen

1.2.1 Die Abmessungen eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination - mit Wechselaufbau oder Wechselaufbauten ausgerüstete Fahrzeuge einbegriffen - werden unter Einschluss aller hervorspringenden Teile gemessen. Die Länge der Deichsel des Anhängers ist in der Länge des Anhängers einbegriffen.

1.2.2 Für die Messung der Abmessungen werden folgende Elemente nicht berücksichtigt:

1.2.2.1 für die Messung der Breite:

- Befestigungs- und Schutzeinrichtungen für Zollplomben,
- Vorrichtungen zur Befestigung der Plane und Schutzeinrichtungen hierfür,
- Reifenschadenanzeiger,
- vorstehende flexible Teile eines Spritzschutzsystems,
- Beleuchtungseinrichtungen,
- bei Fahrzeugen der Klassen M2 und M3: Ladebrücken in betriebsbereitem Zustand, Hebebühnen und vergleichbare Einrichtungen in betriebsbereitem Zustand, sofern deren Abmessung 10 mm seitlich des Fahrzeugs nicht übersteigt und die nach vorne oder nach hinten liegenden Ecken der Ladebrücken mit einem Radius von mindestens 5 mm abgerundet sind; die Kanten sind mit einem Radius von mindestens 2,5 mm abzurunden,

- Rückspiegel und Frontspiegel,
- Reifendruckanzeiger,
- einziehbare Stufen,
- die unmittelbar über dem Aufstandspunkt liegende Ausbauchung der Reifenwände.

1.2.2.2 für die Messung der Länge:

- Scheibenwaschanlagen und Scheibenwischer,
- vordere und hintere Zulassungskennzeichen,
- Befestigungs- und Schutzeinrichtungen für Zollplomben,
- Einrichtungen zur Befestigung der Plane und Schutzeinrichtungen hierfür,
- Beleuchtungseinrichtungen,
- Rückspiegel und Frontspiegel,
- Sichthilfen für das Fahrzeugheck,
- Luftansaugleitungen,
- Längsanschläge für Wechselaufbauten,
- Trittstufen,
- Stoßfängergummis,
- Hebebühnen, Ladebrücken und vergleichbare Einrichtungen in betriebsbereitem Zustand mit einer Abmessung von höchstens 300 mm, sofern die Ladekapazität des Fahrzeugs nicht erhöht wird,
- Kupplungsvorrichtungen bei Motorfahrzeugen.

1.2.2.3 Für die Messung der Höhe:

- Antennen,
- Stromabnehmer in ausgefahrener Stellung.

Bei Fahrzeugen mit Achshubeinrichtung ist die Auswirkung dieser Einrichtung zu berücksichtigen.

1.2.3 Bei vor dem 17. September 1997 in Betrieb genommenen Fahrzeugen werden bis zum 31. Dezember 2006 außerdem folgende Elemente nicht berücksichtigt:

1.2.3.1 für die Messung der Breite:

- a) Schutzbleche und Schmutzfänger aus flexiblem Material, mit einer maximalen Überschreitung von 5 cm an jeder Seite,
- b) Scharniere und Vorrichtungen zum Schließen der Türen, mit einer maximalen Überschreitung von 2,5 cm an jeder Seite,
- c) Vorrichtungen zum Aufrollen der Plane, mit einer maximalen Überschreitung von 2,5 cm an jeder Seite.

1.2.3.2 für die Messung der Länge:

- a) Schutzvorrichtungen vorne und hinten, ihre Befestigungen einbegriffen,
- b) die hinteren Spoiler,
- c) Scharniere und Vorrichtungen zum Schließen der Türen,
- d) Vorrichtungen zum Aufrollen der Plane,

e) Hebevorrichtungen für die hinteren Hebebühnen. Die Länge dieser Vorrichtungen darf nicht mehr als 2% der Maximallänge des Fahrzeugs betragen, mit Ausnahme der hinteren Schutzvorrichtungen der Fahrzeuge zur grenzüberschreitenden Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, für die die zulässige Abweichung von 2% auf 3% erhöht wird.

1.2.4 Toleranzen:

1.2.4.1 Bei Überprüfungen der in Punkt 1.2.3 erwähnten Fahrzeuge können im Verhältnis zum Höchstwert folgende Messtoleranzen eingeräumt werden:

- a) in der Höhe: 1%,
- b) in der Breite: 2%,
- c) in der Länge: 1%.

Die in der Breite zugestandene Toleranz ist nicht auf die in Punkt 3.1.1 zweiter Satz erwähnten Fahrzeuge anwendbar.

Für ab dem 17. September 1997 in Betrieb genommene Fahrzeuge darf nur eine Toleranz in der Höhe von 1% eingeräumt werden.

1.2.4.2 Bei Fahrzeugen der Klasse I ist keine Toleranz zulässig.

1.2.5 Die Überprüfung der Abmessungen erfolgt bei unbeladenem Fahrzeug in fahrbereitem Zustand. Bei Fahrzeugkombinationen muss die Messung der Länge erfolgen, wenn beide Fahrzeuge geradlinig aufgestellt sind.

1.3 Radstand

1.3.1 Unter geometrischem Radstand versteht man:

- bei Motorfahrzeugen und Anhängern: den Abstand zwischen der Mitte der vordersten Lenkachse und der hintersten feststehenden Achse oder der Resultante der hintersten feststehenden Achsen,

- bei Sattelanhängern und bei Anhängern mit feststehender Zentralachse oder feststehenden Zentralachsen: den Abstand zwischen dem Kupplungsbolzen und der Mitte der hintersten feststehenden Achse oder der Mitte der hintersten feststehenden Achsen,

- bei Sattelanhängern und bei Anhängern mit nicht feststehender Zentralachse oder nicht feststehenden Zentralachsen: den Abstand zwischen dem Kupplungsbolzen und dem Schnittpunkt des Drehradius mit der Längsmittelachse des Sattelanhängers,

- bei Sattelanhängern und Anhängern mit Zentralachse(n) mit einer oder mehreren einziehbaren Achsen: den Abstand zwischen dem Kupplungsbolzen und der Mitte der hintersten nicht einziehbaren Achse oder der Mitte der hintersten nicht einziehbaren Achsen.

Der geometrische Radstand wird für die Berechnung der Krümmungseinstellung benutzt.

1.3.2 Bei der Messung der Radstände und der Achsabstände (E, E1, E2) von Tandemachsen und Dreifachachsen kann eine Toleranz von 2% eingeräumt werden.

1.4 Gewichte

1.4.1 Jedes Fahrzeug oder jede Fahrzeugkombination muss folgenden Vorschriften entsprechen, wenn sie darauf anwendbar sind:

1.4.1.1 Das höchstzulässige Gesamtgewicht darf nicht mehr betragen als das durch nachstehende Formeln ermittelte Gewicht, wobei A der in Metern ausgedrückte Abstand zwischen der ersten Achse und der Mitte der Hinterachse oder der Hinterachsgruppe ist.

$$M = 12.000 + 4.330 A$$

für $A = 3$ m oder $M = 25.000$ kg

$$M = 17.000 + 2.700 A$$

für $A > 3$ m oder $M > 25.000$ kg

Für Motorfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit vier Achsen, von denen zwei gelenkte Vorderachsen sind, darf das höchstzulässige Gesamtgewicht in Tonnen nicht mehr betragen als das Fünffache des Werts des in Metern ausgedrückten Abstands zwischen der vordersten und der hintersten Achse des Fahrzeugs.

1.4.1.2 Das unter der/den Antriebsachse(n) gemessene Gewicht muss mindestens 25% des Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination entsprechen.

1.4.1.3 Das unter der/den Vorderachse(n) des Motorfahrzeugs gemessene Gewicht muss bei allen Beladungszuständen mindestens 20% des Gewichts dieses Fahrzeugs betragen.

In Abweichung von Absatz 1 im Fall eines Fahrzeugs besonderer Bauart für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft muss die durch die Räder der Lenkachse auf die Straße übertragene Belastung bei allen Beladungszuständen mindestens 20% des Leergewichts des Fahrzeugs betragen.

1.4.1.4 Bei einem Achsaggregat, wovon eine oder zwei Achsen einziehbar sind, muss das unter der/den feststehenden Achse(n) gemessene Gewicht innerhalb der für das höchstzulässige Gesamtgewicht der Einzelachse festgelegten Grenzen bleiben, wenn man die einziehbare(n) Achse(n) einzieht oder einzuziehen versucht.

Fahrzeuge besonderer Bauart für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft, mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klasse R, mit einer Nenngeschwindigkeit bis 30 km/h dürfen mit einer einziehbaren Achse ausgerüstet werden, um das Gewicht auf der Antriebsachse des Motorfahrzeugs zu erhöhen, vorausgesetzt, dass folgende Bedingungen erfüllt sind:

- das Gewicht, das der auf der Lenkachse verbleibenden Belastung entspricht, darf nicht unter 20% des Leergewichts des Fahrzeugs liegen;
- die einziehbare Achse muss immer auf den Boden heruntergelassen sein, wenn das Fahrzeug auf der öffentlichen Straße verkehrt.

1.4.1.5 Bei einem Achsaggregat, wovon eine der Achsen auf einer Oberfläche aufliegt, die 6 cm höher liegt als die Oberfläche, auf der die andere(n) Achse(n) aufliegt/aufliegen, darf das von jeder der anderen Achsen auf den Boden übertragene Gewicht den von jeder von ihnen übernommenen Anteil des höchstzulässigen Gesamtgewichts am Boden unter dem Achsaggregat nicht um mehr als 25% übersteigen.

1.4.2 Besondere Regeln

1.4.2.1 Die Gewichte, einschließlich der höchstzulässigen Gesamtgewichte, der mit einem Verlangsamer (*Anmerkung = Retarder*) ausgerüsteten Fahrzeuge können um das Gewicht des Verlangsamers mit einem Maximum von 500 kg erhöht werden, wenn der Hersteller dies anlässlich der Genehmigung des Fahrzeugs oder später beantragt hat.

1.4.2.2 Die Gewichte, einschließlich der höchstzulässigen Gesamtgewichte, von Gelenkfahrzeugen mit besonders ausgerüstetem Sattelanhänger oder mit verstärktem Fahrgestell für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße können um diese notwendigen zusätzlichen Gewichte mit einem Maximum von 500 kg erhöht werden, wenn der Hersteller dies anlässlich der Genehmigung des Fahrzeugs oder später beantragt hat.

1.4.3 Für die Messung der Gewichte der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge kann eine Messtoleranz von 2% auf das Höchstgewicht und von 5% auf die Achslastverteilung eingeräumt werden.

1.5 Sonstige Bestimmungen

1.5.1 Kein Punkt des Teils vor dem Zentrum des Kupplungsbolzens des Sattelanhängers, wenn dieser fest ist, darf außerhalb eines imaginären Zylinders mit 2,05 m Radius liegen, dessen vertikale Achse durch das Zentrum des Kupplungsbolzens führt.

Wenn der Kupplungsbolzen sich während der Drehbewegung des Fahrzeugs verschiebt, muss der Hersteller nachweisen, dass die im vorhergehenden Absatz festgelegte Regel während der Drehbewegung eingehalten wird.

1.5.2 Bei einer aus mehreren getrennten Achsen (Pendelachsen) bestehenden Achslinie darf die maximale Drehung jeder Achse in vertikaler Querebene nicht mehr als 25 betragen.

1.5.3 Die vertikale Last auf dem Auflagepunkt eines in horizontaler Ebene still stehenden einachsigen Anhängers muss bei allen zulässigen Beladungszuständen:

- als Resultante eine nach unten gerichtete vertikale Kraft auf die Kupplung ausüben,
- mindestens einem Prozent des Gewichts des Anhängers entsprechen, ohne dabei jedoch notwendigerweise fünfzig Kilo zu überschreiten,

- weniger als zehn Prozent des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Anhängers betragen, ohne dabei jedoch tausend Kilo zu überschreiten.
Die benutzte Kupplung und die Teile zu ihrer Befestigung am Fahrzeug müssen so beschaffen sein, dass sie den oben genannten Kräften standhalten.

1.5.4 Der in Längsrichtung des Fahrzeugs gemessene Abstand zwischen dem vordersten Punkt eines Kraftfahrzeugs mit zwei oder mehr Achsen und der Mitte des Lenkrads darf nicht mehr als 3,50 m betragen.

1.6 Referenzgewichte

1.6.1 Das Gewicht pro Rad wird durch die Tragfähigkeit der Reifen begrenzt, darf jedoch nicht mehr betragen als:

- 5 Tonnen für Reifen, bei denen das Verhältnis zwischen Reifenhöhe (H) und Reifenbreite (B) 70% oder mehr beträgt,

- 6,5 Tonnen für Reifen, bei denen das Verhältnis zwischen Reifenhöhe (H) und Reifenbreite (B) weniger als 70% beträgt.

1.6.2 Gewicht pro Einzelachse

Das Gewicht wird als das von allen Rädern auf den Boden übertragene Gesamtgewicht definiert, dessen Zentrum in ein und derselben vertikalen Querebene gelegen ist, die sich über die gesamte Breite des Fahrzeugs erstreckt.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht für eine Antriebsachse beträgt 12.000 kg.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht für eine Tragachse beträgt 10.000 kg.

1.6.3 Gewicht pro Tandemachse

Unter Tandemachse versteht man eine Gruppe zweier aufeinander folgender und hintereinander liegender Achsen, bei denen der Abstand zwischen den Mitten der beiden Achsen (E) weniger als 1,8 m beträgt.

Bei einem Abstand von 1,8 m oder mehr wird das Achsaggregat als zwei Einzelachsen angesehen.

1.6.3.1 Antreibende Tandemachse (1 oder 2 Antriebsachsen)

Das Höchstgewicht auf einer der beiden Achsen der Tandemachse darf nicht mehr als 12.000 kg betragen.

Das Höchstgewicht auf der Tandemachse darf nicht mehr als 19.000kg betragen, wenn der Abstand E kleiner als 1,3 m ist.

Das Höchstgewicht auf der Tandemachse darf nicht mehr als 20.000 kg betragen, wenn der Abstand E 1,3 m oder mehr, jedoch weniger als 1,8 m beträgt.

1.6.3.2 Tragende Tandemachse

Das Höchstgewicht auf einer der beiden Achsen der Tandemachse darf nicht mehr als 10.000 kg betragen.

Die Höchstgewichte auf der tragenden Tandemachse je nach Achsabstand E und je nach Federungstyp betragen:

Achsabstand (E)	Mechanische Federung	Luftfederung
(mm)	(kg)	(kg)
E < 1.000	11.000	11.000
1.000 = E < 1.200	16.000	17.000
1.200 = E < 1.300	17.000	18.000

1.300 = E < 1.800	18.000	20.000
1.800 = E	20.000	20.000

1.6.4 Gewicht pro Dreifachachse

Unter Dreifachachse versteht man eine Gruppe dreier aufeinander folgender und hintereinander liegender Achsen, bei denen der Abstand (E1) zwischen der Mitte der ersten und der Mitte der zweiten Achse und der Abstand (E2) zwischen der Mitte der zweiten und der Mitte der dritten Achse weniger als 1,8 m beträgt.

Wenn einer der Abstände (E1 oder E2) 1,8 m oder mehr beträgt, wird das Achsaggregat als Tandemachse plus Einzelachse angesehen, wobei die Einzelachse die äußere Achse der drei aufeinander folgenden Achsen ist, mit einem Abstand E zur nächstgelegenen Achse von 1,8 m oder mehr.

Wenn beide Abstände (E1 und E2) 1,8 m oder mehr betragen, wird das Achsaggregat wie drei Einzelachsen betrachtet.

Das Höchstgewicht auf einer der Achsen der Dreifachachse darf nicht mehr als 10.000 kg betragen. Die Höchstgewichte auf der Dreifachachse je nach dem kleinsten Achsabstand (E1 oder E2) und je nach Federungstyp betragen:

Achsabstand	Mechanische Federung	Luftfederung
(E1, E2)		
(mm)	(kg)	(kg)
E1, E2 < 1.140	21.000	22.000
1.140 = E1, E2 < 1.300	21.000	24.000
1.300 = E1, E2 < 1.800	24.000	27.000

1.6.5 Aus mehreren getrennten Achsen (Pendelachsen) bestehende Achslinie

Das Höchstgewicht pro Achse wird durch die in den Punkten 1.6.1 und 1.6.2 festgelegten Regeln bestimmt.

2). **Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen der Klasse I**

2.1 Abmessungen

2.1.1 Die maximale Breite ist auf 2,55 m festgelegt.

2.1.2 Die maximale Höhe ist auf 4 m festgelegt.

Für öffentliche oder besondere städtische Autobusdienste kann die zuständige Wallonische Behörde jedoch Fahrzeuge mit einer maximalen Höhe von 4,40 m zum Verkehr zulassen.

Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter bestimmt die Strecken, die diese Fahrzeuge benutzen dürfen.

2.1.3 Die maximale Länge ist festgelegt auf:

- 12 m für andere Fahrzeuge als Linien- oder Reisebusse,
- 13,5 m für zweiachsige Linien- oder Reisebusse,
- 15 m für Linien- oder Reisebusse mit mehr als zwei Achsen,
- 18,75 m für Fahrzeuge mit Faltenbalg (*Anmerkung:= Gelenkfahrzeug*),
- 18,75 m für Linien- oder Reisebusse mit Anhänger.

Wenn abnehmbare Zubehörteile wie Skiboxen an einem Linien- oder Reisebus angebracht sind, darf die Länge des Fahrzeugs, Zubehörteile einbegriffen, nicht mehr als die in Absatz 1 vorgesehene maximale Länge betragen.

2.2 Gewichte

Die höchstzulässigen Gesamtgewichte betragen:

- 19.500 kg für zweiachsige Einzelfahrzeuge,
- 26.000 kg für dreiachsige Einzelfahrzeuge,
- 28.000 kg für Gelenkfahrzeuge mit Faltenbalg.

Für dreiachsige Einzelfahrzeuge bzw. Gelenkfahrzeuge mit Faltenbalg mit alternativem Antrieb wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht, höchstens jedoch um 1 000 kg, angehoben.

Für emissionsfreie dreiachsige Einzelfahrzeuge bzw. Gelenkfahrzeuge mit Faltenbalg wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die emissionsfreie Technologie erforderliche Gewicht, höchstens jedoch um 2 000 kg, angehoben.

2.3 Wendekreis

2.3.1 Bestimmungen, die anwendbar sind auf Fahrzeuge, die vor dem 1. Juni 1987 in neuem Zustand in Betrieb genommen worden sind

Kraftfahrzeuge und Züge miteinander verbundener Fahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass sie innerhalb eines Kreisrings mit einem Außenradius von 12 m und einem Innenradius von 6,50 m wenden können, ohne dass ein Teil des Kraftfahrzeugs oder des Zugs aus dieser ringförmigen Fläche austritt.

Wenn Fahrzeuge oder Züge miteinander verbundener Fahrzeuge in diesem Ring den äußeren Kreis entlang fahren, darf außerdem der Ausschlag in Höhe der Hinterachse nicht mehr als 0,50 m betragen. Diese Vorschriften sind unter Berücksichtigung der Nennwerte der Fahrzeuge anwendbar. Bei Überprüfung der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge wird eine Toleranz von 50 mm auf die Breite der Kreisringfläche und von 20 mm auf den Ausschlag eingeräumt.

2.3.2 Bestimmungen, die anwendbar sind auf Fahrzeuge, die ab dem 1. Juni 1987 in neuem Zustand in Betrieb genommen werden

Ein Kraftfahrzeug oder ein Zug miteinander verbundener Fahrzeuge muss sich so bewegen können, dass, wenn die Vorderseite des Kraftfahrzeugs oder des Zugs auf einer Kreisbahn mit einem Außenradius von 12,50 m in eine Kurve hineinfährt, eine Kurve durchfährt oder aus einer Kurve hinausfährt, kein Teil des Kraftfahrzeugs oder des Zugs die Tangente an besagter Kreisbahn um mehr als 0,80 m überschreitet und die Breite der Kreisbahn nicht mehr als 7,20 m beträgt, und zwar unter folgenden Bedingungen:

2.3.2.1 Das Hinein- und Hinausfahren erfolgt mit der Außenseite des Fahrzeugs oder des Zugs entlang der Innenseite der Tangente an der Kreisbahn.

2.3.2.2 Das Durchfahren der Kurve erfolgt entlang der Innenseite des Außenumfangs der Kreisbahn.

2.3.2.3 Das Hinausfahren erfolgt nach Durchfahren der Kurve in einem Winkel von 360 Grad.

Nachdem das Kraftfahrzeug oder der Zug miteinander verbundener Fahrzeuge auf einer Kreisbahn mit einem Außenradius von 12,50 m einen Winkel von 120° durchfahren haben, müssen sie sich außerdem vollkommen innerhalb der Grenzen der Kreisbahn befinden.

3) **Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen der Klasse II**

3.1 Abmessungen

3.1.1 Die maximale Breite ist auf 2,55 m festgelegt.

Diese maximale Breite ist auf 2,60 m festgelegt für Fahrzeuge mit klimatisierten Containern oder klimatisierten Wechselbehältern sowie für Fahrzeuge, deren feste oder abnehmbare Aufbauten besonders für die Beförderung von Gütern in temperaturgeführtem Zustand ausgerüstet sind und deren Seitenwände, einschließlich der Wärmedämmung, mindestens 45 mm dick sind. 3.1.2 Die maximale Höhe ist auf 4 m festgelegt.

3.1.3 Die maximale Länge ist festgelegt auf:

3.1.3.1 12 m für Motorfahrzeuge,

3.1.3.2 12 m für Anhänger mit Ausnahme von Sattelanhängern,

3.1.3.3 für Sattelanhänger:

a) was den horizontal gemessenen Abstand zwischen der Mitte des Kupplungsbolzens und irgendeinem Punkt an der Vorderseite des Sattelanhängers betrifft: 2,04 m,

b) was den Abstand zwischen der Mitte des Kupplungsbolzens und dem Heck des Sattelanhängers für ab dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommene Fahrzeuge betrifft: 12 m,

c) was den Abstand zwischen der Mitte des Kupplungsbolzens und dem Heck eines ausziehbaren Sattelanhängers bei Verwendung einer standardisierten stapelbaren Ladestruktur in Form eines 45-Fuß-Containers betrifft: 12,77 m.

3.1.3.4 15,50 m für Gelenkfahrzeuge (Zugmaschine und Sattelanhänger).

Die vor dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommenen Gelenkfahrzeuge, die nicht die in den Punkten a) und b) des Absatzes 1 von Punkt 3.1.3.3 genannten Spezifikationen erfüllen, werden als diesen Spezifikationen entsprechend angesehen, unter der Bedingung, dass die Gesamtlänge von 15,50 Meter nicht überschritten wird, gemäß der Richtlinie 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr

Wenn der Sattelanhänger den Bestimmungen von Punkt 3.1.3.3 entspricht, wird die maximale Länge auf 16,50 m erhöht.

Die in Punkt 3.1 des vorliegenden Artikels festgelegten maximalen Längen, unter Vorbehalt, gegebenenfalls, von Punkt 3.1.3.6, und der in Punkt b) von Punkt 3.1.3.3 festgelegte maximale Abstand können um 15 Zentimeter überschritten werden für die Fahrzeuge und die Fahrzeugkombinationen, die eine Beförderung von Containern mit einer Länge von 45 Fuß oder von Wechselbehältern mit einer Länge von 45 Fuß, leer oder beladen, durchführen, unter der Voraussetzung, dass die Beförderung im Straßenverkehr des betreffenden Containers oder des Wechselbehälters Teil eines intermodalen Beförderungsvorgangs bildet, gemäß der Richtlinie 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr;

Wenn es sich um ein Fahrzeug handelt, das einen Container oder einen Wechselbehälter von höchstens 45 Fuß von einem Benelux-Staat zu einem anderen Benelux-Staat befördert, darf die Gesamtlänge der Kombination eines Motorfahrzeugs an dem ein Sattelanhänger mit einem Container oder Wechselbehälter angehängt ist, nicht mehr als 17,30 m betragen gemäß Artikel 1 und 2 des Benelux-Beschlusses vom 29. September 2014 des Benelux-Ministerausschusses über die grenzüberschreitende Beförderung von höchstens 45-Fuß-Containern auf dem Hoheitsgebiet der Benelux-Staaten. Zu diesem Zweck beträgt die Länge des Containers oder des Wechselbehälters von höchstens 45 Fuß nicht mehr als 13,72 m und die Breite nicht mehr als 2,55 m.

3.1.3.5 18,75 m für Lastzüge (Lastkraftwagen und Anhänger), wenn der Zug folgende Bedingungen erfüllt:

a) Der parallel zur Längsachse des Lastzuges gemessene maximale Abstand zwischen dem vordersten Punkt an der Außenseite des Laderaums hinter der Fahrerkabine und dem hintersten Punkt an der Außenseite des Anhängers der Kombination, abzüglich des Abstands zwischen dem Heck des Motorfahrzeugs und der Vorderseite des Anhängers, darf nicht mehr als 15,65 m betragen,

b) Der parallel zur Längsachse des Lastzuges gemessene maximale Abstand zwischen dem vordersten Punkt an der Außenseite des Laderaums hinter der Fahrerkabine und dem hintersten Punkt an der Außenseite des Anhängers der Kombination darf nicht mehr als 16,40 m betragen.

Für die Messung dieser Abstände werden folgende Elemente nicht berücksichtigt:

- die Ladefläche vor der hinteren Begrenzung der Fahrerkabine,
- die in Punkt 1.2.2.2 erwähnten Vorrichtungen,
- vorstehende Kühlaggregate und sonstige Hilfseinrichtungen, die sich vor der Ladefläche befinden.

Wenn der Zug diese Bedingungen nicht erfüllt, ist die maximale Länge auf 18 m begrenzt.

Diese Bedingungen sind verbindlich für Züge, deren Zugfahrzeug ab dem 17. September 1997 in Betrieb genommen worden ist, und für alle Züge ab dem 1. Januar 2007.

3.1.3.6 für Fahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Energieeffizienz verbessert wurden, insbesondere was ihre Aerodynamik anbetrifft:

a) Bevor die Fahrzeuge, die mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die eine Länge von 500 mm überschreiten, in Verkehr gebracht werden, müssen sie gemäß den Vorschriften der Typgenehmigung im Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG typgenehmigt werden.

Die in Absatz 1 des vorliegenden Punktes genannten aerodynamischen Einrichtungen entsprechen folgenden Betriebsanforderungen:

- Ihre Nutzung ist mit intermodalen Beförderungsvorgängen kompatibel und insbesondere darf die höchstzulässige Länge nicht um mehr als 20 cm überschritten werden, wenn sie eingezogen oder zusammengeklappt sind;

Die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit aerodynamischen Luftleiteinrichtungen ausgerüstet sind, die die Anforderungen der Absätze 1 und 2 des Punktes a) und der Richtlinie 2007/46/EG erfüllen, können die in Artikel 32bis festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, um den Anbau solcher Einrichtungen am hinteren Teil der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu ermöglichen. Die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit diesen Einrichtungen ausgerüstet sind, müssen innerhalb einer bestrichenen Fläche zwischen zwei konzentrischen Kreisen mit den Radien von 12,50 m bis 5,30 m im Kreis fahren können. Überschreitungen der höchstzulässigen Längen darf nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen;

b) Ab dem 7. Mai 2020 müssen die Kraftfahrzeuge, die mit Führerhäusern ausgerüstet sind, die eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz bieten, gemäß den Vorschriften der Typgenehmigung im Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG typgenehmigt werden bevor sie in den Verkehr gebracht werden;

Die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die Anforderungen des Absatzes 1 von Punkt b) und der Richtlinie 2007/46/EG erfüllen, dürfen die in Artikel 32bis festgelegten höchstzulässigen Längen überschreiten, sofern ihr Führerhaus eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bietet. Die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die mit diesen Führerhäusern ausgerüstet sind, müssen innerhalb einer bestrichenen Fläche zwischen zwei konzentrischen Kreisen

3.1.3.7. 25,25 m für überlange und überschwere Fahrzeugkombinationen, die unter den Bedingungen am Verkehr teilnehmen, die von den in Sachen Infrastruktur zuständigen Behörden festgelegt worden sind.

3.2 Gewichte

Die höchstzulässigen Gesamtgewichte betragen:

3.2.1 für Motorfahrzeuge: (für alle 3 Regionen)

- mit 2 Achsen: 19.000 kg,
- mit 3 Achsen: 26.000 kg,

- mit 4 Achsen: 32.000 kg.

Wallonie: Kraftfahrzeuge mit 3 Achsen, die mit Alternativkraftstoffen betrieben werden: das im Absatz 1 erwähnte maximal zulässige Gesamtgewicht darf erhöht werden um das Gewicht des Alternativkraftstoffes mit einem Maximum von 1.000 kg.

Für emissionsfreie motorbetriebene zweiachsige Nutzfahrzeuge wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die emissionsfreie Technologie erforderliche Gewicht, höchstens jedoch um 1 000 kg, angehoben.

Für emissionsfreie motorbetriebene dreiachsige Nutzfahrzeuge wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die emissionsfreie Technologie erforderliche Gewicht, höchstens jedoch um 2 000 kg, angehoben.

3.2.2 für Anhänger mit Ausnahme von Sattelanhängern:

3.2.2.1 ausgerüstet mit Zentralachse(n) bestehend aus:

- a) einer Einzelachse: 10.000 kg,
- b) einer Tandemachse: 18.000 kg,
- c) einer Dreifachachse: 24.000 kg,]

d) Für unter den Buchstaben b) und c) erwähnte Fahrzeuge ist das höchstzulässige Gesamtgewicht außerdem begrenzt:

1] durch die auf den Kupplungspunkt wirkende vertikale dynamische Kraft.

Diese muss 4.000daN oder weniger betragen und wird anhand folgender Formel berechnet:

$$SA = G \cdot \left(1 - \frac{LA}{LS}\right) + z \cdot G \cdot \left(\frac{h}{LS} - \frac{Ls}{1 + Fa} \cdot \frac{t}{D}\right)$$

worin:

- S = auf den Kupplungspunkt wirkende vertikale dynamische Kraft in daN,
- G = Höchstgewicht des Anhängers in kg,
- La = Abstand zwischen der Mitte der Kupplung und dem Schwerpunkt der Ladung in m,
- Ls = Abstand zwischen der Mitte der Kupplung und der Mitte der hintersten Achsgruppe,
- z = Bremsverzögerung = 6 m/sec²,
- h = Höhe des Schwerpunkts des beladenen Anhängers = 2,00 m,
- t = Abstand zwischen der Mitte der Kupplung und der Straßendecke,
- Fa = Bremskraft der Räder des Anhängers = 0,6 x die Achslast in daN,

$$D = \frac{G}{1000} \times 25 - \frac{G}{1000} + 25$$

2]

2.1 bei mechanischer Federung:

2.1.1 auf 16.000 kg, wenn der Abstand zwischen der Mitte des Kupplungssystems und der Mitte der hintersten Achse des Zugfahrzeugs kleiner ist als 0,25 x A mit einem Maximum von 1,20 m, wobei A der in Punkt 1.4.1.1 definierte Abstand ist.

2.1.2 auf 12.000 kg, wenn der Abstand zwischen der Mitte des Kupplungssystems und der Mitte der hintersten Achse des Zugfahrzeugs mehr als 1,20 m beträgt, aber kleiner ist als $0,25 \times A$ mit einem Maximum von 1,55 m, wobei A der in Punkt 1.4.1.1 definierte Abstand ist.

2.2 bei Luftfederung:

2.2.1 auf 18.000 kg, wenn das Zugfahrzeug 3 Achsen hat und der Abstand zwischen der Mitte des Kupplungssystems und der Mitte der hintersten Achse des Zugfahrzeugs kleiner ist als $0,25 \times A$ mit einem Maximum von 1,55 m, wobei A der in Punkt 1.4.1.1 definierte Abstand ist.

2.2.2 auf 16.000 kg, wenn das Zugfahrzeug 2 Achsen hat und der Abstand zwischen der Mitte des Kupplungssystems und der Mitte der hintersten Achse des Zugfahrzeugs kleiner ist als $0,25 \times A$ mit einem Maximum von 1,40 m, wobei A der in Punkt 1.4.1.1 definierte Abstand ist.

3.2.2.2 Anhänger mit 2 Achsen: 20.000 kg.

3.2.2.3 Anhänger mit 3 oder mehr Achsen: 30.000 kg.

3.2.3 für Gelenkfahrzeuge bestehend aus:

- a) einem zweiachsigen Zugfahrzeug und einem einachsigen Sattelanhänger: 29.000 kg,
- b) einem zweiachsigen Zugfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger: 39.000 kg,
- c) einem zweiachsigen Zugfahrzeug und einem dreiachsigen Sattelanhänger

(1) mit mechanischer Federung: 43.000 kg,

(2) mit Luftfederung: 44.000 kg,

- d) einem dreiachsigen Zugfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger: 44.000 kg,
- e) einem dreiachsigen Zugfahrzeug und einem dreiachsigen Sattelanhänger: 44.000 kg.

Für emissionsfreie motobetriebene Nutzfahrzeuge unter b) wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die emissionsfreie Technologie erforderliche Gewicht, höchstens jedoch um 1 000 kg, angehoben.

Für Fahrzeuge unter c), die im Rahmen intermodalen Beförderungsvorgänge eingesetzt werden und emissionsfrei sind, wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die emissionsfreie Technologie erforderliche Gewicht, höchstens jedoch um 1 000 kg, angehoben.

Für Fahrzeuge unter c), die im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge eingesetzt und mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht, höchstens jedoch um 1 000 kg, angehoben.

Für Fahrzeuge unter d) und e), die im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge eingesetzt werden und emissionsfrei sind, wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die emissionsfreie Technologie erforderliche Gewicht, höchstens jedoch um 2 000 kg, angehoben.

3.2.4 für Lastzüge bestehend aus:

- a) einem zweiachsigen Motorfahrzeug und einem Anhänger mit Einzelachse: 29.000 kg,
- b) einem zweiachsigen Motorfahrzeug und einem Anhänger mit Tandemachse: 36.000kg,
- c) einem zweiachsigen Motorfahrzeug und einem Anhänger mit Dreifachachse: 40.000 kg
- d) einem zweiachsigen Motorfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger: 39.000 kg,
- e) einem zweiachsigen Motorfahrzeug und einem dreiachsigen Anhänger: 44.000 kg,
- f) einem dreiachsigen Motorfahrzeug und einem Anhänger mit Einzelachse: 36.000 kg,
- g) einem dreiachsigen Motorfahrzeug und einem Anhänger mit Tandemachse oder Dreifachachse

(1) mit mechanischer Federung: 42.000 kg,

(2) mit Luftfederung: 44.000 kg,

- h) einem dreiachsigen Motorfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger: 44.000 kg,
- i) einem dreiachsigen Motorfahrzeug und einem dreiachsigen Anhänger: 44.000kg.

Für Fahrzeuge unter b) und c), die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht, höchstens jedoch 1 000 kg, angehoben.

Für emissionsfreie Fahrzeuge unter b) und c) wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nach Absatz 1 um das zusätzliche, für die emissionsfreie Technologie erforderliche Gewicht, höchstens jedoch um 2 000 kg, angehoben.

Nur Wallonie :3.2.5. Abweichend von den Punkten 3.2.3. und 3.2.4 wird das höchstzulässige Gesamtgewicht für die folgenden Fahrzeuge auf 50.000 kg festgelegt:

- a) Gelenkfahrzeuge, die sich aus einem dreiachsigen Zugfahrzeug und einem dreiachsigen Sattelanhänger zusammensetzen;
- b) Kraftwagenzüge, die sich aus Triebfahrzeug mit drei oder mehr Achsen und einem Anhänger mit drei oder mehr Achsen zusammensetzen, unter Zugrundelegung folgender Bedingungen:
 - (1) die gesamten Achsen sind luftgefedert oder verfügen über eine Federung, die als der Luftfederung gleichwertig anerkannt wird;
 - (2) der Abstand zwischen zwei Achsen beträgt mindestens 1,3 m;
 - (3) das höchstzulässige Gesamtgewicht jeder Dreifachachse im Sinne von Punkt 1.6.4 ist 25.000 kg;
 - (4) das Gelenkfahrzeug oder der Kraftwagenzug verfügt über ein an Bord befindliches System von Sensoren, die dem Fahrer das Gesamtgewicht des Fahrzeugs und die Achslast jeder einzelnen Achse anzeigen;
 - (5) die Zug- bzw. Sattelzugmaschine gehört der Kategorie N3 an, wird durch ein von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestelltes Typengenehmigungsprotokoll gedeckt, und unterliegt mindestens der Umweltklasse EURO VI in Übereinstimmung mit dem Königlichen Erlass vom 26. Februar 1981 zur Ausführung der Richtlinien der europäischen Gemeinschaften über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern, deren Anhänger und Bauteile, sowie deren Sicherheitszubehör oder in Übereinstimmung mit der ECE-Regelung Nr. 49;
 - (6) die Systeme EBS (Electronic Braking System), AEB (Automatic Emergency Braking) und ESC (Electronic Stability Control) oder RSC (Rolling Stability Control) sind obligatorisch und der EBS-Rechner und die EBS-Modulatoren reagieren unmittelbar unter Berücksichtigung des Belastungszustands des Fahrzeugs;
 - (7) der Fahrer des Fahrzeugs bzw. des Kraftwagenzuges hält einen Mindestabstand von 50 m zu den anderen Fahrzeugen und Kraftwagenzügen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen überschreitet;
 - (8) die Sondervorschriften des Punktes 1.4.2 können nicht angewandt werden.

3.3 Wendekreis

Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass sie innerhalb eines Kreisrings mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m wenden können, ohne dass ein Teil des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination aus dieser ringförmigen Fläche austritt. Überlange und überschwere Fahrzeugkombinationen, die unter den Bedingungen am Verkehr teilnehmen, die von den in Sachen Infrastruktur zuständigen Behörden festgelegt worden sind, müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass sie innerhalb eines Kreisrings mit einem Außenradius von 14,50 m und einem Innenradius von 6,50 m wenden können, ohne dass ein Teil des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination aus dieser ringförmigen Fläche austritt.

Beim Hineinfahren in den Kreisring entlang der Tangente am äußeren Kreis des Rings und während der gesamten Drehbewegung muss der außerhalb der Kurve befindliche äußerste vordere Teil der Fahrzeuge der Tangente und dem äußeren Kreis folgen.

Beim Hineinfahren in den Kreisring entlang der Tangente am äußeren Kreis des Rings darf kein Teil der Fahrzeuge diese Tangente um mehr als 0,80 m überschreiten.

Diese Vorschriften sind unter Berücksichtigung der Nennwerte der Fahrzeuge anwendbar.

Bei Überprüfung der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge wird eine Toleranz von fünf cm auf die Breite der Kreisringfläche und von zwei cm auf den Ausschlag eingeräumt.

3.4 Bestimmung der höchstzulässigen Anhängelast eines Motorfahrzeugs - unabhängig davon, ob es sich hierbei um eine Zugmaschine handelt oder nicht -, das zum Ziehen eines Anhängers bestimmt ist.

Als höchstzulässige Anhängelast bei der Zulassung oder Inbetriebnahme eines Motorfahrzeugs gilt der kleinste der folgenden Werte:

- für alle Fahrzeuge: die technisch zulässige Anhängelast, die auf der Bauart und den Leistungen des Fahrzeugs und/oder der Festigkeit der mechanischen Kupplungseinrichtung beruht,
- für Fahrzeuge, die ausschließlich zum Ziehen von Anhängern ohne Betriebsbremsen bestimmt sind: die Hälfte des Gewichts des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand, höchstens jedoch 0,75 Tonnen,
- für Fahrzeuge mit einem Höchstgewicht bis 3,5 Tonnen, die ausschließlich zum Ziehen von Anhängern mit Betriebsbremsen bestimmt sind: das höchstzulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs oder im Fall von Geländefahrzeugen das 1,5fache dieses Gewichts, höchstens jedoch 3,5 Tonnen,

- für Fahrzeuge mit einem Höchstgewicht von mehr als 3,5 Tonnen, die ausschließlich zum Ziehen von Anhängern mit Auflaufbremsen bestimmt sind: 3,5 Tonnen,

- für Fahrzeuge, die zum Ziehen von Anhängern mit durchgehender Bremse bestimmt sind: das 1,5fache des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs.

Auf Antrag des Herstellers kann ein niedrigeres als das auf diese Weise festgelegte Gewicht akzeptiert werden.

4) **Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen der Klasse III**

Die Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen dieser Klasse dürfen die für die Klasse II zulässigen Höchstwerte überschreiten.

Bei diesen Fahrzeugen muss jedoch das höchstzulässige Gesamtgewicht pro Rad eingehalten werden.

Die Werte der zulässigen Abmessungen und Gewichte werden von Fall zu Fall festgelegt.

Diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen bedürfen einer Sondergenehmigung.

5) **Landwirtschaftliche Fahrzeuge**

5.1.1 Abmessungen

Die höchstzulässigen Abmessungen sind die in §3 des vorliegenden Artikels vorgesehenen Abmessungen.

Jedoch ist die maximale Breite auf 3 m festgelegt für landwirtschaftliche Fahrzeuge, die vom Hof zu den Feldern und zurück fahren, und für Material besonderer Bauart, sofern diese Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde fahren.

Die beweglichen oder leicht abnehmbaren äußeren Teile müssen jedoch hochgeklappt oder entfernt werden, um die Breite während der Fahrt auf öffentlicher Straße zu verringern.

5.1.2 Die Gesamtlänge einer land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine ist der Abstand zwischen einerseits dem vordersten Ende entweder der Maschine in angehobener Stellung für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft an der Vorderseite der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine oder der land- oder forstwirtschaftlichen Maschine selber, und andererseits dem hintersten Ende entweder der Maschine in angehobener Stellung für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft an der Rückseite der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine oder der land- oder forstwirtschaftlichen Maschine selber. Die Überschreitung an Vorder- oder Rückseite einer permanenten Ausrüstung ist in der Gesamtlänge des Fahrzeugs einbegriffen.

Die maximale Gesamtlänge einer land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine ist auf 12 Meter festgelegt.

Die Länge der Maschine in angehobener Stellung für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft an der Vorderseite der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine, darf, gemessen zwischen dem vordersten Punkt der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine mit der Maschine in angehobener Stellung und der vordersten senkrechten Position der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine ohne Maschine in angehobener Stellung, nicht mehr als 3 Meter betragen.

Die Länge der Maschine in angehobener Stellung für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft an der Rückseite einer land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine, darf, gemessen zwischen dem hintersten Punkt der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine mit der Maschine in angehobener Stellung und der hintersten senkrechten Position der land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine ohne Maschine in angehobener Stellung, nicht mehr als 7 Meter betragen.

5.2 Gewichte

5.2.1 Die höchstzulässigen Gesamtgewichte von landwirtschaftlichen Fahrzeugen sind die in §3 des vorliegenden Artikels vorgesehenen Gewichte.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht von landwirtschaftlichen Anhängern mit hydraulischer Betriebsbremse darf 22.000 kg betragen, mit einem Maximum von 20.000 kg unter den Achsen.

Für die in Artikel 2 §2 Nr. 9 und 10 des vorliegenden Erlasses erwähnten Anhänger darf das Höchstgewicht nicht mehr als 8.000 kg betragen.

5.2.2 Für die Fahrzeuge besonderer Bauart für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft mit Raupenketten mit einer Nenngeschwindigkeit von höchstens 30 km/h,

- das höchstzulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs darf 32.000 kg nicht überschreiten;
 - das höchstzulässige Gesamtgewicht pro Raupenkette darf 10.000 kg nicht überschreiten;
 - das höchstzulässige Gesamtgewicht auf jeder Raupenkette darf 1,2 kg pro Quadratcentimeter belasteter Fläche nicht überschreiten; die belastete Fläche ist das rechteckige Teilstück der Raupenkette, die den Boden berührt;
 - das höchstzulässige Gesamtgewicht auf jeder Raupenkette darf 75 kg pro Zentimeter, gemessen in der Längsrichtung der Raupenkette, nicht überschreiten;
 - der maximale Druck unter jedem Kontaktpunkt der Raupenkette mit dem Boden darf 8 kg/cm² nicht überschreiten;
 - das über eine Länge, die der Hälfte der Gesamtlänge der Raupenkette entspricht und parallel zur seiner Längsachse gemessene Gewicht darf 60 % des Gesamtgewichts auf der Raupenkette nicht überschreiten;
 - die Lastverteilung unter der Raupenkette muss gleichmäßig und symmetrisch beiderseits zur Längsachse sein;
 - die Raupenketten müssen derart angeordnet sein, dass die Längsachsen der Raupenketten mindestens 1,5 m auseinander liegen. Dieser Abstand wird senkrecht zur Längsachse des Fahrzeugs gemessen;
 - das höchstzulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs, wenn es entweder mit einer Kombination aus einem Laufwerk und einer Achse oder mit einer Kombination aus mehreren Laufwerken ausgestattet ist, darf nicht mehr als das durch nachstehende Formeln ermittelte Gewicht betragen, wobei A der in Metern ausgedrückte Abstand zwischen einerseits der Mitte der vordersten Raupenkette oder Gruppe von Raupenketten oder der Achse und andererseits der Mitte der hintersten Raupenkette oder Gruppe von Raupenketten oder der Achse ist, gemessen an der Längsachse des Fahrzeugs
- $M < \text{oder} = 12000 + 4330 A$
für $A < \text{oder} = 3 \text{ m}$ oder $M < \text{oder} = 25\ 000 \text{ kg}$
 $M < \text{oder} = 17\ 000 + 2\ 700 A$
für $A > 3 \text{ m}$ oder $M > 25\ 000 \text{ kg}$.

6) Inkrafttreten

1. Die Bestimmungen der Artikel 7 §3bis und 32bis des vorliegenden Erlasses dürfen auf Antrag eines Herstellers oder seines Vertreters für jeden ab Inkrafttreten des Erlasses eingereichten Genehmigungsantrag angewandt werden.

2. Ab dem 1. Juli 1985 dürfen die Bestimmungen der Artikel 7 §3bis und 32bis des vorliegenden Erlasses für jeden Antrag auf Zulassung neuer Motorfahrzeuge oder jede Inbetriebnahme neuer Anhänger oder Sattelanhänger angewandt werden.

3. Ab dem 1. Januar 1986 sind die Bestimmungen der Artikel 7 §3bis und 32bis des vorliegenden Erlasses für jeden ab diesem Datum eingereichten Genehmigungsantrag verbindlich.

4. Ab dem 1. Januar 1988 sind die Bestimmungen der Artikel 7 §3bis und 32bis des vorliegenden Erlasses für jeden Antrag auf Zulassung neuer Fahrzeuge oder jede Inbetriebnahme neuer Anhänger oder Sattelanhänger verbindlich.

5. Ab dem 1. Januar 2000 sind die Bestimmungen der Artikel 7 §3bis und 32bis des vorliegenden Erlasses für alle in Betrieb befindlichen Fahrzeuge verbindlich.

7) Übergangsperiode

1. Hersteller oder ihre Vertreter, die für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg Typgenehmigungsprotokolle besitzen, die aufgrund der Artikel 31 und 32 des vorliegenden Erlasses erstellt worden sind und nicht abgeändert werden müssen, um den Vorschriften der Artikel 7 §3bis und 32bis des vorliegenden Erlasses zu entsprechen, müssen dem Minister des Verkehrswesens oder seinem Beauftragten dies anhand einer Beweisakte vor dem 1. Januar 1986 notifizieren.

Diese Typgenehmigungsprotokolle werden nach den Vorschriften der Artikel 7 §3bis und 32bis automatisch mit ihrem ursprünglichen Gültigkeitszeitraum verlängert.

2. Für nicht verkaufte Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg, für die es ein aufgrund der Artikel 31 und 32 des vorliegenden Erlasses erstelltes Typgenehmigungsprotokoll gibt, das abgeändert werden muss, um den Vorschriften der Artikel 7 §3bis und 32bis zu entsprechen, können die Hersteller oder ihre Vertreter, wenn sie es möchten, vor dem 31. Dezember 1987 einen neuen Genehmigungsantrag einreichen.

3. Für in Betrieb befindliche Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg, für die es ein Genehmigungsprotokoll gibt, das den seit dem 1. Januar 1977 geltenden Vorschriften entspricht, und die umgebaut werden müssen, um den Vorschriften der Artikel 7 §3bis und 32bis zu entsprechen, können die Hersteller oder ihre Vertreter, wenn sie es möchten, bis zum 31. Dezember 1987 einen neuen Genehmigungsantrag einreichen.

4. Punkt 1.2 von Punkt 1 des vorliegenden Artikels ist auf alle Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 10.000 kg anwendbar.

8)

1 Die nach den in den Artikeln 3 und 3bis des vorliegenden Erlasses festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Richtlinie 85/3/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 19. Dezember 1984 über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs, abgeändert durch die Richtlinie 88/218/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 11. April 1988, dürfen die entsprechenden Vorschriften vorliegender Regelung auf Antrag des Herstellers ersetzen.

2 Der in Artikel 3bis §3 des vorliegenden Erlasses geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der von der zuständigen Genehmigungsbehörde ausgestellt worden ist.

Art. 33 - Federung

Personenkraftwagen und Kombiwagen, die mit Blattfedern, Schraubenfedern oder Drehstabfedern ausgerüstet sind, müssen mit gut funktionierenden Stoßdämpfern ausgestattet sein.

Bei Linien- und Reisebussen müssen die nötigen Vorrichtungen vorgesehen sein, damit bei einem Bruch des obersten Federblatts einer Vorderfeder weder die Lenkung noch die Bremsung ernsthaft beeinträchtigt werden.

Art. 34 - Luft- und Halbluftreifen

§ 1- 1. Die Tragfähigkeit und die Geschwindigkeitskategorie der Reifen müssen mit der Tragkraft der Achsen und der Höchstgeschwindigkeit, die im Typprogenehmigungsprotokoll (TGP), in der Übereinstimmungsbescheinigung oder im Anleitungsheft des Herstellers vorgesehen sind, vereinbar sein.

Für Fahrzeuge der Klasse M1 sind folgende Regeln anwendbar:

- Die Montage von nicht originalen Felgen und/oder Reifen darf nicht zu einer Vergrößerung der Spurweite um mehr als 2% führen. Für Geländefahrzeuge darf die Toleranz jedoch bei 4% liegen.
- Die Karosserie muss die Reifen abdecken.
- Es muss unter allen Umständen ein Freiraum zwischen der Lauffläche des Reifens und der Innenfläche des Schutzblechs bestehen.
- Wenn die Reifen nicht die im TGP vorgesehenen Reifen sind, müssen ihre Durchmesser den ursprünglichen Werten mit einer Toleranz von - 2% und + 1,5% entsprechen.

2. Gemäß Richtlinie 70/156/EWG genehmigte Fahrzeuge der Klasse M1 müssen bei ihrer Erstinbetriebnahme mit Reifen ausgerüstet sein, die den Anhängen zur Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage entsprechen.

Die Reifen sind mit der Reifenmarke, dem Namen, der Serie und folgenden zwei Kennzeichnungen versehen:

a) einer Kennzeichnung vom Typ Ex ab815222 oder ex 815222, deren Bestandteile folgende Bedeutung haben:

- E und e: Symbol, das anzeigt, dass der Reifen entweder in Anwendung des Übereinkommens von 1958 der Wirtschaftskommission für Europa in Genf oder nach den Regeln der Europäischen Union genehmigt worden ist,
- x: eines der Symbole, mit denen die Länder angegeben werden, die dem Übereinkommen von 1958 der Wirtschaftskommission für Europa in Genf beigetreten sind,
- ab: die Nummer der Änderung der ECE-Regelung von Genf,
- 815222: eine Genehmigungsnummer,

b) einer Kennzeichnung vom Typ 195/65 R 15 91 H, deren Bestandteile folgende Bedeutung haben:

- 195: die Breite des Reifens in mm,
- 65: die Reifenserie: Verhältnis zwischen Höhe und Breite des Querschnitts des Reifens (H/S = 0,65),
- R: Radialreifen,
- 15: der Innendurchmesser: 15 Zoll,
- 91: die Tragfähigkeitskennzahl (91 = 615 kg),
- H: die Geschwindigkeitskategorie (H = 210 km/h).

Die Symbole der Geschwindigkeitskategorien sind wie folgt kodifiziert:

Symbol der Geschwindigkeitskategorie	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	U	H	V	W	Y	ZR
Geschwindigkeit (km/h)	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	240	270	300	> 240

3. Reifen, die auf vor dem 1. Januar 1998 erstmals in Betrieb genommene Fahrzeuge der Klasse M1 aufgezogen sind, und Reifen von vor dem 1. Januar 2004 in Betrieb genommenen Fahrzeugen anderer Klassen müssen nicht mit der Kennzeichnung vom Typ Ex 02815222 oder ex 815222 versehen sein.

Die Reifen aller ab dem 1. Januar 2004 erstmals in Betrieb genommenen Fahrzeuge müssen den Vorschriften der vorerwähnten Richtlinie 92/23/EWG des Rates entsprechen und mit den in §1 Nr. 2 vorgesehenen Kennzeichnungen versehen sein.

Ab dem 1. Januar 2004 müssen alle in neuem Zustand verkauften Reifen, mit Ausnahme der runderneuerten Reifen, mit diesen Kennzeichnungen versehen sein.

4. Runderneuerte Reifen dürfen bis zum 1. Januar 2006 auf in Betrieb befindliche Fahrzeuge aufgezo- gen sein, vorausgesetzt, es wird nachgewiesen, dass es sich um Reifen handelt, die sachgemäß runderneuert worden sind.

Ab dem 1. Januar 2006 müssen alle runderneuerten Reifen, die verkauft und auf in Betrieb befindliche Fahrzeuge aufgezo- gen werden, gemäß der Regelung Nr. 108 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger und der Regelung Nr. 109 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger, die dem Genfer Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa beigefügt sind, genehmigt werden.

Die Regelungen Nr. 108 und Nr. 109 sind in Anlage 19 beziehungsweise 20 zu vorliegendem Erlass aufgenommen.

Die zuständige Wallonische Behörde bestimmt das Labor beziehungsweise die Labors, die ermächtigt sind, die durch diese Regelungen vorgesehenen Prüfungen durchzuführen. Die zuständige Genehmigungsbehörde ist mit der Verwaltung und der Anwendung dieser Regelungen und insbesondere - bei positiv verlaufenen Prüfungen - mit der Ausstellung der Genehmigung an die Hersteller, die diese beantragt haben, beauftragt.

Die Reifen sind mit der durch diese Regelungen vorgesehenen Genehmigungskennzeichnung folgenden Typs versehen:

- für Regelung Nr. 108: Ex 108R-002439,
- für Regelung Nr. 109: Ex 109R-002439.]

§ 2 - Bei Linien- und Reisebussen muss der Freiraum um die Luftreifen der Antriebsräder so groß sein, dass diese Luftreifen (oder die äußeren Luftreifen allein, wenn es sich um Zwillingsreifen handelt) mit Schneeketten versehen werden können.

Zu diesem Zweck muss:

1) zwischen der Lauffläche des Reifens und der Innenseite des Schutzblechs für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 5.000 kg ein Abstand von mindestens 60 mm und für andere Fahrzeuge ein Abstand von mindestens 80 mm vorhanden sein,

2) bei Einzelreifen zwischen der Reifenflanke und jeglichem Fahrgestell- und Karosserieteil für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 5.000 kg ein Abstand von mindestens 25 mm und für andere Fahrzeuge ein Abstand von mindestens 50 mm vorhanden sein,

3) bei Zwillingsreifen:

- zwischen den Flanken von Zwillingsreifen (an anderen Stellen als in der Nähe des Berührungspunkts des Reifens mit dem Boden) für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 5.000 kg ein Abstand von mindestens 25 mm und für andere Fahrzeuge ein Abstand von mindestens 35 mm vorhanden sein,

- zwischen der Flanke des äußeren Reifens und jeglichem Fahrgestell- und Karosserieteil für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 5.000 kg ein Abstand von mindestens 25 mm und für andere Fahrzeuge ein Abstand von mindestens 30 mm vorhanden sein.

Die in den vorstehenden Punkten 1, 2 und 3 erwähnten Abstände werden gemessen, wenn das Fahrzeug unbeladen ist und die Reifen auf Normaldruck gepumpt sind.

§ 3 - 1. Für auf Fahrzeuge der Klasse M1 montierte Reifen gelten folgende Vorschriften:

- Reifen, die auf die Räder einer selben Achse aufgezo- gen sind, müssen dieselben technischen Merkmale haben. Wenn es sich um laufrichtungsgebundene und asymmetrische Reifen handelt, müssen sie in der richtigen Laufrichtung montiert sein.

- Radialreifen dürfen nur auf die Räder der Vorderachse aufgezogen werden, wenn Reifen dieses Typs auf die Räder der Hinterachse aufgezogen sind.
- Reifen, die Risse oder Kerben aufweisen, sind zu ersetzen.
- Nachgeschnittene oder nachprofilierte Reifen dürfen auf keinen Fall montiert werden.
- Die Montage von Reifen des Typs M + S (diese Kennzeichnung befindet sich auf dem Reifen) einer Geschwindigkeitskategorie, die einer niedrigeren Geschwindigkeit entspricht als derjenigen, für die die Originalreifen vorgesehen waren, ist erlaubt. In diesem Fall ist die Fahrgeschwindigkeit dieser niedrigeren Grenze anzupassen.

Zur Erinnerung wird im Innern des Fahrzeugs an einer für den Fahrer gut sichtbaren Stelle ein Etikett mit dieser Grenzgeschwindigkeit angebracht.

Dieses Etikett darf angebracht bleiben, auch wenn Reifen mit einem höheren Geschwindigkeitsindex montiert werden.

Diese Reifen sind ausschließlich während des Zeitraums vom 1. Oktober bis zum 30. April erlaubt.

Die Bestimmungen in vorliegender Nummer gelten nicht für Reifen des Typs M + S einer Geschwindigkeitskategorie, deren jeweilige Geschwindigkeit entweder größer ist als die für das Fahrzeug vorgesehene Höchstgeschwindigkeit oder dieser Höchstgeschwindigkeit entspricht.

2. Außer bei Reifen für langsame Fahrzeuge muss die Resttiefe des Profils des Reifens über drei Viertel der Lauffläche mehr als 1,6 mm betragen.

Reifen von Fahrzeugen der Klasse M1 müssen mindestens sechs Querreihen von Verschleißanzeigern aufweisen, die in ungefähr gleichen Abständen und in den Hauptrillen des mittleren Teils der Lauffläche angeordnet sind, der ungefähr drei Viertel der Breite der Lauffläche bedeckt. Diese Verschleißanzeiger sind so beschaffen, dass sie nicht mit den Gummibrücken zwischen den Rippen oder Stollen der Lauffläche verwechselt werden können.

Bei Reifen, die auf Felgen mit einem Nenndurchmesser von 12 Zoll oder weniger aufgezogen werden, sind jedoch vier Reihen Verschleißanzeiger zulässig.

Verschleißanzeiger müssen mit einer Toleranz von +0,6/-0 mm anzeigen, dass die Profilrillen der Lauffläche nur noch 1,6 mm tief sind.

Art. 35. Spritzschutzsysteme

§ 1. Definitionen

Für die Anwendung der Bestimmungen dieses Artikels versteht man unter:

1. « **Spritzschutzsystem** »: System, das dazu bestimmt ist, die Zerstäubung von durch die sich drehenden Fahrzeugreifen hochgeschleudertem Wasser zu beschränken. Das Spritzschutzsystem besteht je nachdem aus Radabdeckung, Schmutzfängern oder Schürzen mit einer Spritzschutzvorrichtung.

2. « **Radabdeckung** »: starres oder halbstarres Teil, das von den sich drehenden Fahrzeugreifen hochgeschleudertes Wasser abfangen und auf den Boden ableiten soll. Radabdeckungen können ganz oder teilweise fester Bestandteil der Karosserie oder anderer Teile des Fahrzeugs, wie etwa des unteren Teils der Ladefläche, sein.

3. « **Schmutzfänger** »: senkrecht hinter dem Rad am unteren Teil des Fahrgestells oder der Ladefläche oder an der Radabdeckung angebrachtes flexibles Teil.

Der Schmutzfänger muss auch die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch von den Reifen aufgeschleuderte kleine Gegenstände, insbesondere Split, verringern.

4. « **Spritzschutzvorrichtung** »: Teil des Spritzschutzsystems, das aus folgenden Teilen bestehen kann:

- Luft/Wasserseparator : Teil der Schürze und/oder des Schmutzfängers, der die Luft unter Zurückhaltung eines Teils des hochgespritzten Wassers (Sprühwassers) hindurchtreten lässt, während gleichzeitig die Verspritzung des Wassernebels (Sprühwasser) verringert wird

- Wasserabsorber: Teil der Radabdeckung und/oder des Schmutzfängers und/oder der Schürze, der die Energie des hochgespritzten Wassers aufnimmt und so die Verspritzung des Wassernebels (Sprühwasser) verringert

5. « **Schürze** »: Ausrüstungsteil, das sich annähernd in einer senkrechten Ebene parallel zur Längsebene des Fahrzeugs befindet. Die Schürze kann fester Bestandteil der Radabdeckung oder der Fahrzeugkarosserie sein.

6. « **Gelenkte Räder** »: Räder, die durch das Lenksystem des Fahrzeugs gesteuert werden.

7. « **Schwenkachse** »: eine um einen Mittelpunkt derart schwenkbare Achse, dass sie einen horizontalen Kreisbogen beschreiben kann. In diesem Artikel wird eine Schwenkachse als eine Achse mit gelenkten Rädern angesehen und behandelt.

8. « **Selbstlenkende Räder** »: nicht über die Lenkvorrichtung des Fahrzeugs betätigte Räder, die entsprechend dem Reibungswiderstand des Bodens um bis zu 20° schwenken können.

9. « **Lauffläche** »: der Teil des Reifens, der mit dem Boden in Berührung kommt.

10. « **Typ einer Spritzschutzvorrichtung** »: Vorrichtungen, die sich in nachstehenden Hauptmerkmalen nicht unterscheiden:

- physikalisches Prinzip, auf dem die Verringerung der Verspritzung beruht (Absorbierung der Wasserenergie, Luft-/Wasserseparation usw.)

- Werkstoffe

- Form

- Abmessungen (insofern diese das Werkstoffverhalten beeinflussen können)

11. « **Fahrzeugtyp** »: vollständige, unvollständige oder vervollständigte Fahrzeuge, die sich in Bezug auf Spritzschutzsysteme in folgenden Merkmalen nicht voneinander unterscheiden:

- Art der (am Fahrzeug angebrachten) Spritzschutzvorrichtung

- Typenbezeichnung des Herstellers für das Spritzschutzsystem

§ 2. Die Fahrzeuge müssen so gebaut oder gestaltet sein, dass Verspritzungen nach hinten (und nach oben), die durch die sich drehenden Fahrzeugreifen verursacht werden, rationell beschränkt werden.

§ 3. 1. Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen für Sattelanhänger, Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7.500 kg mit einer nationalen oder EG-Typgenehmigung von vor dem 9. April 2011, welche nach dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommen wurden, müssen mit Vorrichtungen zum Abfangen des Wassers ausgerüstet sein, das von Reifen, die gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 91/226/EWG montiert und genehmigt wurden, hochspritzt. Für die Hinterräder dieser Fahrzeuge:

- muss der hinterste Teil der Spritzschutzvorrichtung mindestens genauso breit sein wie die Reifen;

- darf der Abstand zwischen der Unterseite der Vorrichtung und dem Boden auf keinen Fall mehr als das Zweieinhalbfache des horizontal gemessenen Abstands zwischen dieser Unterseite und der senkrechten Ebene, die durch den Mittelpunkt des hintersten Rads verläuft, betragen. Diese Bestimmung gilt nicht für Personenkraftwagen und für Kombinationskraftwagen sowie für leichte Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von weniger als 2.500 kg, die sich unmittelbar aus einem Kombinationskraftwagen ableiten und genau dieselbe Heckform haben.

2. Fahrzeuge der Klassen N und O mit einer nationalen oder EG-Typgenehmigung, die nach dem 9. April 2011 ausgestellt wurde, ausgenommen Geländefahrzeuge, gemäß Definition in Artikel 1 § 1 Nr. 4 des vorliegenden Erlasses oder in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG müssen so gebaut und/oder mit Spritzschutzsystemen ausgerüstet werden, dass sie den Bestimmungen von Anhang 13 des vorliegenden Erlasses entsprechen.

Bei Fahrzeugen mit Fahrgestell und Führerhaus können diese Bestimmungen nur auf die vom Führerhaus abgedeckten Reifen angewendet werden.

Bei Fahrzeugen der Klasse N1 und N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7,5 Tonnen im beladenen Zustand können auf Verlangen des Herstellers anstelle der Vorschriften des vorliegenden Artikels die Vorschriften der Richtlinie 78/549/EWG angewendet werden.

Die Bestimmungen von Anhang 13 über Spritzschutzvorrichtungen sind nicht obligatorisch für Fahrzeuge der Klassen N, O1 und O2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7,5 Tonnen im beladenen Zustand, Fahrzeuge mit Fahrgestell und Führerhaus, Fahrzeuge ohne Aufbau oder Fahrzeuge, bei denen das Vorhandensein von Spritzschutzvorrichtungen mit ihrem Verwendungszweck unvereinbar wäre. Sind jedoch Spritzschutzvorrichtungen an diesen Fahrzeugen angebracht, so müssen sie den Bestimmungen des vorliegenden Artikels genügen.

§ 4. Hinterwagen (*Anmerkung= Nachläufer*) und zweirädrige Langholzwagen, die insbesondere für den Transport von Baumstämmen bestimmt sind, sowie langsam fahrende Fahrzeuge müssen nicht dauerhaft mit einer Spritzschutzvorrichtung ausgerüstet sein. Diese Fahrzeuge müssen bei Bedarf so ausgerüstet sein, dass sie den übrigen Verkehrsteilnehmern ein vergleichbares Mass an Schutz bieten, wie es durch die Einhaltung der o. g. Vorschriften erzielt wird.

§ 5. Die zuständige Wallonische Behörde kann bestimmte Fahrzeugklassen, bei denen der Einbau von Spritzschutzsystemen nicht mit ihrem Verwendungszweck vereinbar ist, von den Bestimmungen der obenstehenden Paragraphen freistellen.

Folgende Fahrzeuge sind ohnehin von diesen Vorschriften freigestellt:

- Fahrzeuge mit Allradantrieb
- Feuerwehrfahrzeuge
- Müllfahrzeuge
- Betonmischer und -pumpen
- Fahrzeuge, die Container transportieren und von hinten durch das Fahrzeug selbst beladen werden

- separate Radsätze, die mit einer einfachen Deichsel oder durch die Struktur des transportierten Gehäuses selbst mit dem Zugfahrzeug verbunden sind

- Kippwagen
- Abschleppwagen

Art. 36 - § 1 – 1) Die Motorleistung darf nicht weniger betragen als:

$N = hzG \times p$,

Formel, in der:

1. "N" für die Motorleistung in Pferdestärken steht,
2. "hzG" für das höchstzulässige Gesamtgewicht in Tonnen steht,
3. "p" einem Wert von 5 entspricht, wenn die Motorleistung in DIN-PS ausgedrückt wird, und einem Wert von 5,5, wenn die Motorleistung in SAE-"Gross"-PS ausgedrückt wird.

Die in Absatz 1 erwähnten Werte 5 und 5,5 werden erhöht beziehungsweise verringert auf:

1. 8 und 9 für Linien- oder Reisebusse,
2. 2,5 und 2,75 für langsame Kraftfahrzeuge.

Die Formel ist ebenfalls auf Züge miteinander verbundener Fahrzeuge anwendbar.

2) Ab dem 1. Januar 2004 erstmals in Betrieb genommene Motorfahrzeuge müssen pro Tonne des technisch zulässigen Gesamtgewichts der Fahrzeugkombination über eine Motorleistung verfügen von mindestens:

- 1,5 kW (EG) bei Geschwindigkeiten bis 10 km/h,
- 2,5 kW (EG) bei Geschwindigkeiten bis 40 km/h,
- 4 kW (EG) bei Geschwindigkeiten bis 70 km/h,
- 5 kW (EG) in allen anderen Fällen.

§ 2 - Für den Genehmigungsantrag muss die Motorleistung gemäß Richtlinie 80/1269/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Motorleistung von Kraftfahrzeugen, abgeändert durch die Richtlinien 88/195/EWG vom 24. März 1988 und 89/491/EWG vom 16. Juli 1989, gemessen werden.

Art. 37 - Kraftstoffleitungen und -behälter

§ 1 - Der Kraftstoffbehälter muss solide am Fahrgestell oder an einem Fahrgestellersatz befestigt sein.

§ 2 - Für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 2.500 kg, mit Ausnahme von Personenkraftwagen und Kombiwagen, gelten folgende Vorschriften:

1. Der Kraftstoffbehälter darf sich nur vollkommen vor der Vorderachse befinden, wenn der Abstand zwischen dem vordersten Punkt des Behälters und der Vorderseite des Fahrgestells oder des Fahrgestellersatzes mindestens 120 cm beträgt. Diese Vorschrift gilt jedoch nicht für langsame Fahrzeuge.

2. Für mit einem Benzinmotor ausgerüstete Fahrzeuge müssen alle nötigen Vorkehrungen getroffen werden, damit bei einem Leck im Kraftstoffbehälter oder in den Leitungen kein Kraftstoff den Zündverteiler erreichen kann.

Der Kraftstoffbehälter und ohne zwingenden technischen Grund auch die Kraftstoffleitungen dürfen sich nicht weniger als 10 cm vom Auspuffrohr oder vom Schalldämpfer entfernt befinden. Gleichmaßen dürfen bei ab dem 1. Oktober 1971 in Betrieb genommenen Fahrzeugen weder der Behälter noch die Verbindungsstellen der Kraftstoffleitungen sich über dem Auspuffrohr oder dem Schalldämpfer befinden.

§ 3 - Bei Linien- und Reisebussen müssen die Kraftstoffleitungen und der Kraftstoffbehälter außerhalb des Innenraums angebracht sein und darf der Einfüllstutzen sich weder weniger als 50 cm entfernt von einer Tür für den normalen Gebrauch durch Fahrgäste noch im Fahrgastraum des Fahrzeugs befinden.

§ 4 - Unabhängig von den vorstehenden Vorschriften über die Ausrüstung der Fahrzeuge in Sachen Benzin- oder Dieselbehälter müssen Fahrzeuge, die mit einem mit Flüssiggas (LPG) oder mit Erdgas (NGV) angetriebenen Motor ausgerüstet sind, den von Dem Wallonischen Minister festgelegten Anforderungen genügen.

§ 5 - 1. Kraftstoffbehälter müssen so hergestellt sein, dass sie korrosionsbeständig sind. Sie müssen den vom Hersteller vorgenommenen Dichtheitsprüfungen bei doppeltem relativem Betriebsdruck, mindestens jedoch bei einem Druck von 1,3 bar genügen. Eventuell auftretender Überdruck oder den Betriebsdruck übersteigender Druck muss sich durch geeignete Vorrichtungen (Öffnungen, Sicherheitsventile und dergleichen) selbsttätig ausgleichen. Lüftungsöffnungen sind gegen Flammendurchschlag zu sichern. Kraftstoff darf durch den Behälterverschluss oder durch die zum Ausgleich von Überdruck bestimmten Vorrichtungen auch bei völlig umgestürztem Behälter nicht austreten; ein Austropfen wird toleriert.

2. Kraftstoffbehälter müssen so eingebaut sein, dass sie bei Stößen von vorn oder von hinten geschützt sind; in der Nähe des Kraftstoffbehälters dürfen keine vorspringenden Teile, scharfe Kanten usw. vorhanden sein.

3. Diese Bestimmungen gelten nicht für Kraftstoffbehälter von Fahrzeugen, für die der Genehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1976 eingereicht worden ist, vorausgesetzt, dass die Kraftstoffbehälter so angebracht sind, dass eventuell auslaufender Kraftstoff direkt zum Boden hin abgeleitet wird.

Art. 38 - Akkumulatorenbatterien

1. Akkumulatorenbatterien müssen bei allen Kraftfahrzeugen leicht zugänglich sein.

2. Bei Linien- und Reisebussen müssen Akkumulatorenbatterien an einer durch eine vollkommen dichte Wand vom Fahrgastraum abgetrennten Stelle befestigt sein, die Öffnungen aufweist, durch die eine ständige Lüftung nach draußen hin gewährleistet ist.

Art. 39 - Auspuffanlage

§ 1 - Auspuffgase dürfen nur durch eine ausreichend schalldämpfende, wirksame und dichte Anlage, deren Betrieb vom Fahrer während der Fahrt nicht unterbrochen werden kann, ausgestoßen werden.

[..]

Es müssen alle notwendigen Vorkehrungen getroffen werden, damit die Auspuffgase nicht ins Innere des Fahrzeugs eindringen können.

Auspuffrohr und Schalldämpfer müssen mindestens 10 cm von brennbaren Stoffen entfernt sein, es sei denn, sie sind wirksam geschützt.

Ist das Fahrzeug mit einem Benzinmotor ausgerüstet, muss das Auspuffrohr sich vollkommen außerhalb des Innenraums befinden.

Letztere Bestimmung gilt nur für ab dem 1. Oktober 1971 in Betrieb genommene Fahrzeuge.

§ 2 - Nachstehende Bestimmungen gelten für Rauchentwicklungen bei mit einem "Dieselmotor" ausgerüsteten Fahrzeugen.

1) Die Rauchentwicklung wird durch die anhand eines Trübungsmessers mit Photozelle gemessene Rauchtrübung bestimmt.

Der Trübungsmesser ist ein Gerät, das entworfen und gebaut worden ist, um die Absorption des durch einen auf eine Temperatur von mehr als 2.500°C erhitzten Wolframglühdraht ausgestrahlten weißen Lichts durch eine Rauchsäule zu messen.

Die Absorption wird durch einen Koeffizienten, Absorptionskoeffizient pro Meter genannt, bestimmt, der bei Null liegt im Fall von Luftleere und der dem Unendlichen entspricht, wenn die Verdunkelung vollkommen ist.

Die Mitte der Ablese skala des Trübungsmessers muss annähernd einem Absorptionskoeffizienten pro Meter von 0,740 entsprechen.

Der nutzbare Bereich der Ablese skala des Trübungsmessers muss sich mindestens vom Absorptionskoeffizienten 0,1 bis zum Absorptionskoeffizienten 3 erstrecken.

Die Geschwindigkeit, mit der die Anzeigevorrichtung des Trübungsmessers die Werte angibt, muss so hoch sein, dass die Entwicklung der Abgastrübung mit einer Verzögerung von höchstens 0,2 sec. verfolgt werden kann. Der größtmögliche Fehlerwert darf nicht mehr als 2% von der Mitte der Ablese skala abweichen.

2) Der Trübungsmesser muss so konzipiert sein, dass er die Ermittlung der Trübung der Auspuffgase entweder durch direktes Ablesen oder durch unmittelbare Aufzeichnung ermöglicht.

Die Auspuffgase dürfen auf keinen Fall zur späteren Messung ihrer Trübung aufbewahrt werden. Sie müssen unmittelbar und ohne Unterbrechung vom Auspuff bis zum Messelement des Trübungsmessers geleitet werden.

Die Messung erfolgt, indem entweder alle oder nur ein Teil der Gase, die aus der Auspuffanlage des Fahrzeugs austreten, aufgefangen werden.

3) Die Messung der Trübung erfolgt unter folgenden Bedingungen:

a) Vor der Prüfung muss sich vergewissert werden, dass an der Auspuffanlage nichts verändert worden ist, um die Abgastrübung scheinbar zu verringern.

b) Bei still stehendem Fahrzeug wird der Motor bei normaler Betriebstemperatur mehrmals hintereinander so schnell und in so kurzen Abständen wie möglich beschleunigt, wobei sich vergewissert wird, dass der Motor jedes Mal seine maximale Drehzahl erreicht.

Bei den ersten drei Beschleunigungen, die dazu dienen, Ruß und Verbrennungsrückstände der Auspuffanlage zu beseitigen und den Trägheitseffekt der Luftzufuhr bei Benutzung eines Aufladegebläses auf ein Mindestmaß zu reduzieren, wird keine Messung vorgenommen.

Ab der vierten Beschleunigung wird der höchste Wert abgelesen, der von der Anzeigevorrichtung des Trübungsmessers während der Beschleunigung und während der Rückkehr des Motors zur Leerlaufdrehzahl angegeben wird.

c) Der Trübungswert wird durch das arithmetische Mittel der ersten beiden aufeinander folgenden Ablesungen bestimmt, die Absorptionskoeffizienten pro Meter aufzeigen, zwischen denen der Unterschied nicht mehr als 0,074 beträgt.

d) Bei Motoren, die mit einem Aufladegebläse mit fakultativer Inbetriebsetzung arbeiten, werden zwei vollständige Messreihen vorgenommen, wobei das Aufladegebläse bei einer Messreihe in Betrieb und bei der anderen außer Betrieb ist. Der festgehaltene Wert ist derjenige, der der Messreihe mit dem höchsten Ergebnis entspricht.

4) Der gemessene Trübungswert darf einen Absorptionskoeffizienten pro Meter

a) von 0,975 nicht überschreiten bei Fahrzeugen, die nicht genehmigt sind gemäß Richtlinie 72/306/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen,

b) , der dem bei der Genehmigung des Fahrzeugs festgelegten Referenzkoeffizienten zuzüglich einer Toleranz von 0,500 entspricht, nicht überschreiten bei Fahrzeugen, die nach dem unter Buchstabe a) erwähnten Verfahren genehmigt worden sind, sofern der Referenzwert in einem rechteckigen Feld, dessen kleine Seite nicht kürzer als 5,6 mm sein darf und an einer sichtbaren, leicht zugänglichen Stelle des Fahrzeugs angebracht sein muss, lesbar und wischfest angegeben ist.]

5) Die zuständige Wallonische Behörde ist mit der Genehmigung der Trübungsmessertypen und mit der eventuellen Festlegung der Entsprechung zwischen der konventionellen Ableseskala jeder dieser Typen und den im vorliegenden Erlass festgelegten theoretischen Werten beauftragt.

§ 3 - 1 a) Die Richtlinie 70/220/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen, abgeändert durch die Richtlinien 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 und 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993, ist verbindlich ab den in Artikel 2 Absatz 2 und 3 der Richtlinie 91/441/EWG und in der Richtlinie 93/59/EWG erwähnten Daten.

b) Der Beweis dafür, dass ein Fahrzeugtyp der vorerwähnten Richtlinie genügt, muss, wie vorgesehen in Anhang IX der vorerwähnten Richtlinie, durch Vorlage des Anhangs zum EWG-Betriebserlaubnisbogen erbracht werden.

c) Typgenehmigungsprotokolle bleiben nur bis zum 28. Februar 1995 gültig, wenn der Hersteller oder sein Vertreter auf der Grundlage des unter Buchstabe b) erwähnten Dokuments vor diesem Datum nicht nachgewiesen hat, dass sie der vorerwähnten Richtlinie genügen.

d) Das unter Buchstabe b) erwähnte Dokument ist auf der Grundlage von Prüfungen, die vom Laboratoire des Produits pétroliers, Moteurs et Véhicules/Laboratorium voor Petroleum Produkten, Motoren en Voertuigen (Labor für Erdölprodukte, Motoren und Fahrzeuge), avenue de la Renaissance/Renaissancelaan 30 in 1040 Brüssel durchgeführt worden sind, beim Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen erhältlich.

2 a) Die Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen, zuletzt abgeändert durch die Richtlinie 91/542/EWG vom 1. Oktober 1991, ist verbindlich ab den in Artikel 2 Absatz 2 und 4 der Richtlinie 91/542/EWG erwähnten Daten.

b) Der Beweis dafür, dass ein Fahrzeugtyp der vorerwähnten Richtlinie genügt, muss, wie vorgesehen in Anhang VIII zur vorerwähnten Richtlinie, durch Vorlage des Anhangs zum EWG-Betriebserlaubnisbogen erbracht werden.

c) Typgenehmigungsprotokolle bleiben nur bis zum 28. Februar 1995 beziehungsweise 30. September 1996 gültig, wenn der Hersteller oder sein Vertreter auf der Grundlage des unter Buchstabe b) erwähnten Dokuments vor diesen Daten nicht nachgewiesen hat, dass sie der Regel A beziehungsweise der Regel B von Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I zur vorerwähnten Richtlinie genügen.

d) Das unter Buchstabe b) erwähnte Dokument ist auf der Grundlage von Prüfungen, die vom Laboratoire des Produits pétroliers, Moteurs et Véhicules/Laboratorium voor Petroleum Produkten, Motoren en Voertuigen (Labor für Erdölprodukte, Motoren und Fahrzeuge), avenue de la Renaissance/Renaissancelaan 30 in 1040 Brüssel durchgeführt worden sind, beim Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen erhältlich.

3) Motorfahrzeuge unterliegen den Bestimmungen der Anhänge zur Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren, abgeändert durch die Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991, durch die Richtlinie 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993, durch die Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994, durch die Richtlinie 96/44/EG der Kommission vom 1. Juli 1996, durch die Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996, durch die Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998, durch die Richtlinie 98/77/EG der Kommission vom 2. Oktober 1998, durch die Richtlinie 1999/102/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 und durch die Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001.

Für Fahrzeuge, die vor den im nachfolgenden Absatz erwähnten Daten genehmigt oder erstmals in Betrieb genommen werden, sind die Grenzwerte für die Emissionen bei der Prüfung Typ I diejenigen, die in Zeile A der Tabelle in Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I zur Richtlinie 70/220/EWG (Euro 3) angegeben sind.

Für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 2005 genehmigt oder ab dem 1. Januar 2006 erstmals in Betrieb genommen werden, sind die Grenzwerte für die Emissionen bei der Prüfung Typ I diejenigen, die in Zeile B der Tabelle in Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I zur Richtlinie 70/220/EWG (Euro 4) angegeben sind. Für Fahrzeuge der Klasse M mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 2.500 kg und für Fahrzeuge der Klasse N1, bei denen das Gewicht des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand zuzüglich eines Gewichts von 25 kg mehr als 1.305 kg beträgt, werden die beiden oben genannten Daten jedoch durch den 1. Januar 2006 beziehungsweise den 1. Januar 2007 ersetzt.

4) Motorfahrzeuge unterliegen den Bestimmungen der Anhänge zur Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen, abgeändert durch die Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 und durch die Richtlinie 2001/27/EG der Kommission vom 10. April 2001.

Bei Fahrzeugen, die vor den im nachfolgenden Absatz erwähnten Daten genehmigt oder erstmals in Betrieb genommen werden, müssen die Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel und die Trübung der Abgase des Motors den Grenzwerten in Zeile A der Tabellen in Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I zur Richtlinie 88/77/EWG (Euro 3) genügen.

Bei Fahrzeugen, die ab dem 1. Oktober 2005 genehmigt oder ab dem 1. Oktober 2006 erstmals in Betrieb genommen werden, müssen die Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel und die Trübung der Abgase des Motors den Grenzwerten in Zeile B1 der Tabellen in Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I zur Richtlinie 88/77/EWG (Euro 4) genügen.

5) Die zuständige Wallonische Behörde bestimmt das Labor beziehungsweise die Labors, die ermächtigt sind, die durch diese Richtlinien vorgesehenen Prüfungen durchzuführen. Die zuständige Genehmigungsbehörde ist mit der Verwaltung und der Anwendung dieser Richtlinien und insbesondere - bei positiv verlaufenen Prüfungen - mit der Ausstellung der Genehmigung an die Hersteller, die diese beantragt haben, beauftragt.

Art. 40 - Geräuschemissionen von in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugen

1) Geräuschemissionen von in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugen, die unter den Bedingungen und nach der Messmethode, die in Anhang 1 zur Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen vorgesehen sind, gemessen werden, dürfen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

Klassen	Wert in dB(A) (Dezibel A)
1. Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbusse	84
2. Linien- und Reisebusse mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg	86
3. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg	86
4. Linien- und Reisebusse mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg	91
5. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg	91
6. Linien- und Reisebusse mit einer Leistung von mindestens 200 DIN-PS	93
7. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer Leistung von mindestens 200 DIN-PS und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 12.000 kg	93

2 Eine Geräuschmessung in der Nähe des Fahrzeugs kann jedoch unter folgenden Bedingungen als gleichwertig angesehen werden:

1. Die Messung erfolgt in einer Umgebung ohne Nachhall. Ist diese Bedingung nicht erfüllt, muss die Messung angepasst werden, um dem Nachhall Rechnung zu tragen. Außerdem darf sich außer dem Fahrzeug und dem Messbeauftragten kein anderes Hindernis in einem Umkreis von 5 m um das Mikrophon befinden.

2. Das Fahrzeug muss auf einem möglichst horizontalen Boden stehen, der aus hartem Material wie Beton, Asphalt oder ähnlichem Belag besteht. Unter dem Fahrzeug und zwischen dem Fahrzeug und dem Mikrophon darf sich kein schalldämpfender Stoff (hohes Gras, Schnee usw.) befinden.

3. Der Pegel des Umgebungsgeräuschs, einschließlich des Windgeräuschs, muss mindestens um 10 dB(A) unter dem für das Fahrzeug zulässigen Grenzwert liegen.

4. Die Messung erfolgt am still stehenden Fahrzeug bei warmem Motor und Schaltung im Leerlauf. Der Motor wird als warm angesehen, wenn die Leerlaufdrehzahl ohne Verwendung der Startvorrichtung stabil ist.

5. Während der Messung muss der Motor eine konstante Drehzahl beibehalten, die für Benzinmotoren bei drei Viertel der Drehzahl liegt, bei der der Motor seine Höchstleistung erreicht, und die für Dieselmotoren der maximalen durch den Drehzahlregler zugelassenen Drehzahl entspricht.

6. Das Mikrophon wird rechts vom Fahrzeug angebracht; es muss zum Fahrzeug hin gerichtet sein und sich dem Zentrum des Motorblocks gegenüber 75 cm von der Seitenwand des Fahrzeugs befinden.

7. Der Geräuschpegel wird mit einem Geräuschmesser gemessen, dessen Messtoleranz nicht mehr als 1 dB(A) beträgt.

Die Geräuschemissionen eines Kraftfahrzeugs dürfen unter den oben festgelegten Bedingungen folgende Werte nicht überschreiten:

- 95 dB(A) für Fahrzeuge, die mit einem Benzinmotor ausgerüstet sind,
- 100 dB(A) für Fahrzeuge, die mit einem Dieselmotor mit einer Leistung bis 200 DIN-PS ausgerüstet sind,
- 105 dB(A) für Fahrzeuge, die mit einem Dieselmotor mit einer Leistung von mehr als 200 DIN-PS ausgerüstet sind.

Eine Toleranz von 1 dB(A) ist zulässig.

3. Die nach den in den Artikeln 3 und 3*bis* festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Richtlinie 70/157/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 6. Februar 1970 und der Richtlinie 73/350/EWG der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 7. November 1973 zur Anpassung der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt sind verbindlich für alle Fahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1977 eingereicht worden ist.

2. Der in Artikel 3*bis* §3 geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der entweder vom Belgischen Institut für Verkehrssicherheit VoG, chaussée de Haecht/ Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brüssel oder vom Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen ausgestellt worden ist.

4

1. Die nach den in den Artikeln 3 und 3*bis* festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Richtlinie 77/212/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 8. März 1977, 81/334/EWG der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 13. April 1981 und 84/372/EWG der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 3. Juli 1984 zur Anpassung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlagen von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt dürfen auf Antrag des Herstellers oder des Fabrikanten die in Punkt 3 festgelegten Bestimmungen ersetzen.

2. Der in Artikel 3*bis* §3 geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der entweder vom Belgischen Institut für Verkehrssicherheit VoG, chaussée de Haecht/ Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brüssel oder vom Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen ausgestellt worden ist.

3. Ab dem 1. Januar 1990 werden die Vorschriften unter Nr. 1 verbindlich für alle Fahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab diesem Datum eingereicht wird.

4. Die Bestimmungen der Anhänge II und IV zu der in Nr. 1 erwähnten Richtlinie 81/334/EWG sind unmittelbar auf alle Auspuffanlagen anwendbar, die nach Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses zum Verkauf angeboten werden und für ab dem 1. Januar 1975 erstmals zugelassene Fahrzeuge bestimmt sind.

Dennoch werden Anlagen mit einer TPSI- oder TÜV-Kennzeichnung bis zum 1. Januar 1990 als der EWG-Kennzeichnung gleichwertig anerkannt.]

5

1. Die nach den in den Artikeln 3 und 3*bis* festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Richtlinie 84/424/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 3. September 1984 zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen können auf Antrag des Herstellers oder des Fabrikanten die in den Punkten 3 und 4 festgelegten Bestimmungen ersetzen.

2. Der in Artikel 3*bis* §3 geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der entweder vom Belgischen Institut für Verkehrssicherheit VoG, chaussée de Haecht/ Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brüssel oder vom Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen ausgestellt worden ist.

3. Ab dem 1. Januar 1992 werden die Vorschriften unter Nr. 1 verbindlich für alle Fahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab diesem Datum eingereicht wird.

Art. 41 - Kupplung und Schaltung

Das Kuppeln muss progressiv erfolgen und leicht regelbar sein.

Die Gangschaltung muss leicht zu bedienen sein und sich in unmittelbarer Reichweite des Fahrers befinden. Bei einer Schaltung, die direkt mit der Hand bedient wird, muss der Gangschalthebel sich bei jedem Gang automatisch festsetzen.

Bei Linien- und Reisebussen darf der Griff des Gangschalthebels sich in der ungünstigsten Stellung nicht weiter als 65 cm seitwärts und nicht weiter als 80 cm hinter der Mitte des Lenkrads befinden, wobei dieser Griff sich wohlgemerkt niemals hinter dem Fahrersitz befinden darf.

Art. 42 - Lenkung

Lenkung und Lenkgetriebe müssen alle Sicherheits- und Stabilitätsgarantien bieten. Die Kugelgelenke im Verbindungsgestänge müssen so beschaffen sein, dass weder eine geringe Abnutzung der Kugeln oder Kugelschalen noch ein Bruch der Haltefedern zur Folge haben, dass die Kugeln aus den Kugelschalen heraustreten können.

Das Fahrzeug muss gut lenkbar sein; außerdem dürfen keine unerwünschten Reaktionskräfte von den gelenkten Rädern auf das Lenkrad übertragen werden.

Bei ab dem 1. Oktober 1971 in Betrieb genommenen Anhängern muss der Einschlagwinkel der Vorderräder oder der Vorderachse in beiden Richtungen mindestens 45° betragen.]

Nur der Hersteller darf am Lenkgetriebe Schweißarbeiten durchführen.

Das Lenkgetriebe darf weder kalt noch warm verformt werden.

Die Bedingungen, denen Lenkvorrichtungen in Sachen Schutz des Fahrers bei einem Aufprall genügen müssen, werden von Dem Wallonischen Minister bestimmt.

Art. 43 - Armaturen Brett - akustische Warnvorrichtung - Einrichtung für indirekte Sicht

§ 1 - Armaturen Brett

Kraftfahrzeuge müssen mit einem Tachometer, der die Geschwindigkeit in Kilometer pro Stunde anzeigt, und mit einem Zähler, der die vom Fahrzeug zurückgelegte Distanz in Kilometer anzeigt, ausgerüstet sein. Für Personenkraftwagen und Kombiwagen darf die durch den Zähler angezeigte zurückgelegte Distanz jedoch auch in Meilen (1609 m) ausgedrückt werden. In diesem Fall muss die Einheit der zurückgelegten Distanz auf dem Zähler angegeben sein. Diese Vorrichtungen müssen für den Fahrer gut sichtbar angebracht sein und selbst nachts gut ablesbar sein, ohne den Fahrer zu hindern.

Diese Bestimmung ist auf langsame Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h nicht anwendbar.

§ 2 - Akustische Warnvorrichtung

1. Jedes Kraftfahrzeug muss mit einer akustischen Warnvorrichtung ausgerüstet sein, die einen gleichmäßigen anhaltenden Ton erzeugt.

2. Kraftfahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1977 eingereicht wird, müssen mit einer gemäß den von dem Wallonischen Minister bestimmten Bedingungen genehmigten akustischen Warnvorrichtung ausgerüstet sein.

3. Fahrzeuge der Polizeidienste, erkennbare Fahrzeuge des Straßenkontrolldienstes der Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, vom Minister der Finanzen bestimmte erkennbare Fahrzeuge der Zoll- und Akzisenverwaltung, vom Minister der Landesverteidigung bestimmte erkennbare Fahrzeuge der Militärpolizei und der Minenräumdienste der Streitkräfte, für den Transport von Häftlingen und für die Staatsanwaltschaft benutzte Fahrzeuge des Föderalen Öffentlichen Dienstes Justiz, das Dienstfahrzeug der Provinzgouverneure, erkennbare Fahrzeuge der Inspektionsdienste der Regionen und der Gesellschaften für öffentlichen Verkehr, die mit den Straßenkontrollen beauftragt sind, Krankenwagen, Fahrzeuge für dringende medizinische Einsätze des 112-Dienstes, Feuerwehrfahrzeuge, Fahrzeuge des Zivilschutzes, Fahrzeuge des Sicherheitsdienstes der Eisenbahnen, Rettungsfahrzeuge von Infrabel, Rettungsfahrzeuge bei durch Wasser, Gas, Strom oder radioaktive Stoffe verursachten schweren Zwischenfällen, **erkennbare Fahrzeuge von Notfallplanungskoordinatoren** dürfen mit einer besonderen akustischen Warnvorrichtung ausgestattet sein. Der für den Straßenverkehr zuständige Minister oder sein Beauftragter kann ausnahmsweise anderen für einen öffentlichen Dienst bestimmten Fahrzeugen erlauben, mit einer besonderen akustischen Warnvorrichtung ausgestattet zu sein.

4. Glocken oder andere akustische Geräte, die am Fahrzeug befestigt sind oder nicht und von Wandergewerbetreibenden benutzt werden, um der Kundschaft ihre Ankunft anzukündigen, werden nicht als in den vorhergehenden Paragraphen vorgesehene akustische Warnvorrichtungen oder besondere akustische Warnvorrichtungen angesehen.

Diese Glocken und Geräte dürfen keine Töne erzeugen, die mit denen der akustischen Warnvorrichtungen oder der besonderen akustischen Warnvorrichtungen verwechselt werden könnten. Sie dürfen nicht ununterbrochen benutzt werden, wenn das Fahrzeug in Bewegung ist. Sie müssen ausgeschaltet werden, wenn von der Stelle aus, wo das Fahrzeug sich befindet, die in vorstehender Nr. 3 erwähnte besondere akustische Warnvorrichtung vernommen wird.

§ 3 - Rückspiegel

1. Kraftfahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1977 eingereicht wurde, dürfen mit einem einzigen Rückspiegel ausgerüstet sein, der so platziert ist, dass der Fahrer von seinem Sitz aus die öffentliche Straße nach hinten und auf der linken Seite des Fahrzeugs überblicken und ein anderes Fahrzeug, das zum linksseitigen Überholen angesetzt hat, wahrnehmen kann.

2. Kraftfahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag nach dem 1. Januar 1977 eingereicht wurde, müssen mit Rückspiegeln ausgerüstet sein, die gemäß den durch die Richtlinie 71/127/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 1. März 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen vorgesehenen Bestimmungen genehmigt und montiert sind.

3. a) Die nach den in den Artikeln 3 und 3bis festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der vorerwähnten Richtlinie 71/127/EWG, zuletzt abgeändert durch die Richtlinie 88/321/EWG der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 16. Mai 1988, dürfen auf Antrag des Herstellers die unter Nr. 2 erwähnten Bestimmungen ersetzen.

b) Der in Artikel 3bis §3 des vorliegenden Erlasses geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der entweder vom Belgischen Institut für Verkehrssicherheit VoG, chaussée de Haecht/Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brüssel oder vom Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen worden ist.

c) Die unter Buchstabe a) aufgenommenen Vorschriften sind verbindlich für alle ab dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommenen Kraftfahrzeuge.

4. Die besonderen Rückspiegel der Fahrzeuge, die zum Ziehen von Anhängern vom Typ "Wohnwagen" benutzt werden, sind jedoch von den Genehmigungsvorschriften ausgeschlossen. Sie müssen zusätzlich zum genehmigten Rückspiegel am Zugfahrzeug angebracht werden.

Diese Rückspiegel müssen abnehmbar sein und dürfen sich nur am Fahrzeug befinden, wenn dieses einen Anhänger vom Typ "Wohnwagen" zieht.

§ 4 - Einrichtung für indirekte Sicht

1. Fahrzeuge der Klassen N2, N3 und M3, für die der Typgenehmigungsantrag ab dem 1. Januar 2003 eingereicht wird, und Neufahrzeuge der Klassen N2, N3 und M3, die nach dem 1. Januar 2003 in den Verkehr gebracht werden, müssen mit einer Einrichtung für indirekte Sicht ausgerüstet sein, die der zuständigen Wallonischen Behörde genehmigt worden ist, den Bestimmungen von Kapitel II der Anlage 16 zu vorliegendem Erlass entspricht und gemäß den Bestimmungen von Kapitel III derselben Anlage montiert worden ist.

2. Andere als die in Punkt 1 erwähnten Fahrzeuge dürfen mit einer Einrichtung für indirekte Sicht ausgerüstet sein, durch die der Fahrer von seinem Sitz aus ein größeres Sichtfeld hat als das in den Bestimmungen der vorerwähnten Richtlinie 71/127/EWG des Rates definierte Sichtfeld.

3. In Abweichung von den Bestimmungen der Punkte 1 und 2 brauchen:

- neue Typen von Fahrzeugen der Klassen N2, N3 und M3 bis zum 31. Dezember 2003 und
- neue Fahrzeuge der Klassen N2, N3 und M3 bis zum 31. Dezember 2004 den Bestimmungen von Anlage 16 nicht zu entsprechen, unter der Bedingung, dass die Fahrzeuge zum Zeitpunkt ihrer Inverkehrbringung mit einer Einrichtung für indirekte Sicht ausgerüstet sind, die den Bestimmungen von §6 des vorliegenden Erlasses entspricht und deren Übereinstimmung mit diesen Bestimmungen nach den in §6 bestimmten Modalitäten überprüft worden ist.

§ 5 - 1. Die neuen Fahrzeugtypen der Klassen M oder N oder die neuen Einrichtungen für indirekte Sicht, für die der Zulassungsantrag ab dem 26. Januar 2006 eingereicht worden ist, müssen den Bestimmungen von Anlage 16*bis* dieses Erlasses entsprechen.

Was die Vorschriften für Rückspiegel/Frontspiegel der Gruppe VI als Bauteil und deren Anbau an Fahrzeugen betrifft, wird dieses Datum jedoch um zwölf Monate verschoben.

2. Die Fahrzeuge der Klassen M1 und N1, die ab dem 26. Januar 2010 in den Verkehr gebracht werden, müssen den Bestimmungen der Anlage 16*bis* entsprechen.

Die Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3, die ab dem 26. Januar 2007 in den Verkehr gebracht werden, müssen den Bestimmungen der Anlage 16*bis* entsprechen.

3. Ein Fahrzeug darf mit einer Einrichtung für indirekte Sicht ausgerüstet sein, die den Vorschriften der Anlage 16*bis* vor dem 26. Januar 2006 entspricht.

Die Einrichtungen für indirekte Sicht dürfen den Vorschriften von Anlage 16*bis* vor dem 26. Januar 2006 entsprechen.

§ 6 - 1. Vor dem 1. Januar 2003 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 müssen ab dem Tag der ersten technischen Kontrolle, die gemäß Artikel 23*novies* des vorliegenden Erlasses im Jahr 2003 stattfindet, an der Fahrgastseite mit einer Einrichtung für indirekte Sicht ausgerüstet sein, die den Bestimmungen unter den Buchstaben A, B.1 und B.2.1 und in den Anhängen 1 und 2 von Kapitel II der Anlage 16 zu vorliegendem Erlass entspricht.

2. Die unter Buchstabe B von Kapitel II der Anlage 16 erwähnten Einrichtungen für indirekte Sicht vom Typ "Kamera-Monitor-System" müssen ein permanentes Bild im sichtbaren Spektrum liefern, wobei die Wiedergabe des Bildes ohne Interpretation erfolgt und es möglich ist, den Kontrast und die Helligkeit automatisch oder manuell zu regeln.

3. Die Montage der Einrichtung für indirekte Sicht muss den Bestimmungen der Punkte 1, 3.1, 3.2, 3.5, 3.6, 3.8, 5.7, 5.8, 6, 7, 8, 9 und des Anhangs 1 von Kapitel III der Anlage 16 entsprechen. Das Sichtfeld der Einrichtung für indirekte Sicht muss, eventuell in Verbindung mit dem Sichtfeld der bereits am Fahrzeug vorhandenen Rückspiegel, Punkt 5.4.2 von Kapitel III der Anlage 16 entsprechen.

4. Für die Beurteilung des Sichtfelds wird davon ausgegangen, dass den Bestimmungen von Punkt 5.4.2 von Kapitel III der Anlage 16 entsprochen wird, wenn das Sichtfeld von der Längsseite des Fahrzeugs aus bis zu einem seitlichen Abstand von 12,5 m vorhanden ist.

5. Die Übereinstimmung der Einrichtungen für indirekte Sicht mit den Bestimmungen von Punkt 1 wird von den Einrichtungen überprüft, die zugelassen sind in Anwendung des Königlichen Erlasses vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind.

§7 - 1. Die Fahrzeuge der Klassen N2 und N3, die ab dem 1. Januar 2000 im Verkehr sind und die über keine Typ- oder Einzelgenehmigung auf der Grundlage von Anlage 16*bis* verfügen, müssen spätestens am 31. März 2009 an der Fahrgastseite mit Weitwinkel- und Nahbereichsspiegeln ausgerüstet sein, die den durch Anlage 16*bis* festgelegten Anforderungen für Rückspiegel der Gruppe IV beziehungsweise der Gruppe V entsprechen.

2. Die Anforderungen von vorerwähntem Punkt 1 gelten als erfüllt, wenn die Fahrzeuge auf der Fahrgastseite mit Weitwinkel- und Nahbereichsspiegeln ausgerüstet sind, deren Sichtfelder zusammen nicht weniger als 95% des gesamten Sichtfeldes auf Bodenhöhe eines in Anlage 16*bis* erwähnten Rückspiegels der Gruppe IV und nicht weniger als 85% des Sichtfeldes auf Bodenhöhe eines in Anlage 16*bis* erwähnten Rückspiegels der Gruppe V abdecken.

3. Die oben in Punkt 1 erwähnten Fahrzeuge, die mangels verfügbarer und wirtschaftlich vertretbarer technischer Lösungen nicht mit Rückspiegeln gemäß den Bestimmungen der Punkte 1 und 2 ausgestattet werden können, dürfen mit zusätzlichen Rückspiegeln und/oder anderen Einrichtungen für indirekte Sicht ausgestattet werden, sofern diese Einrichtungen zusammen nicht weniger als 95% des gesamten Sichtfeldes auf Bodenhöhe der in Anlage 16*bis* erwähnten Rückspiegel der Gruppe IV und nicht weniger als 85% des Sichtfeldes auf Bodenhöhe der in Anlage 16*bis* erwähnten Rückspiegel der Gruppe V abdecken.

4. Die Übereinstimmung der Einrichtungen für indirekte Sicht mit den Bestimmungen der vorerwähnten Punkte 1, 2 und 3 wird von den Einrichtungen überprüft, die zugelassen sind in Anwendung des Königlichen Erlasses vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind.

Art. 44 - Scheibenwischer - Entfroster - Scheibenwaschanlage

§ 1 - Scheibenwischer

Jedes mit einer Windschutzscheibe ausgestattete Kraftfahrzeug muss mit einem oder mehreren gut funktionierenden Scheibenwischern versehen sein, die gewährleisten, dass der Fahrer von seinem Sitz aus eine ausreichende Sicht hat.

Die Scheibenwischer müssen ohne ständiges Eingreifen des Führers funktionieren können.

§ 2 - Entfroster und Scheibenwaschanlage

Jedes mit einer Windschutzscheibe ausgestattete Fahrzeug muss mit einem Entfroster und einer Scheibenwaschanlage versehen sein.

Diese Einrichtungen müssen dem Fahrer eine perfekte und ständige Sicht durch die Windschutzscheibe ermöglichen.

Diese Bestimmung ist auf langsame Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h nicht anwendbar.

Art. 45 - Bremsanlagen der Kraftfahrzeuge - Allgemeines

§ 1 - Kraftfahrzeuge müssen versehen sein mit:

1. einer Betriebsbremsanlage, die bei jeglichen Geschwindigkeiten und Beladungszuständen und bei beliebiger Steigung und beliebigem Gefälle die Kontrolle der Fahrzeugbewegung sowie ein sicheres, schnelles und wirksames Anhalten des Fahrzeugs ermöglichen muss. Ihre Wirkung muss abstufbar sein. Der Fahrer muss die Bremswirkung von seinem Sitz aus erzielen können, ohne die Hände von der Lenkanlage zu nehmen,

2. einer Hilfsbremsanlage, die das Anhalten des Fahrzeugs innerhalb einer angemessenen Entfernung ermöglichen muss, wenn die Betriebsbremse versagt. Die Wirkung muss abstufbar sein. Der Fahrer muss die Bremswirkung von seinem Sitz aus erzielen können und dabei mindestens mit einer Hand die Kontrolle über die Lenkanlage behalten. Für vorliegende Vorschriften wird angenommen, dass bei der Betriebsbremse nicht mehrere Störungen gleichzeitig auftreten können,

3. einer Feststellbremsanlage, die es ermöglichen muss, das Fahrzeug auch bei Abwesenheit des Fahrers in der Steigung und im Gefälle im Stillstand zu halten, wobei die bremsenden Teile durch eine Einrichtung mit rein mechanischer Wirkung in Bremsstellung festgehalten werden. Der Fahrer muss die Bremswirkung von seinem Sitz aus erzielen können.

§ 2 - Langsame Kraftfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h brauchen jedoch nicht mit einer Hilfsbremsanlage ausgestattet zu sein. Ist ein solches Fahrzeug mit einer rein mechanisch funktionierenden Bremsanlage ausgerüstet, darf diese aus nur einer Bremsvorrichtung bestehen, vorausgesetzt, dass die verschiedenen Teile, aus der diese einzige Vorrichtung sich zusammensetzt, groß genug bemessen sind und die für Betriebs- und Feststellbremsanlagen geltenden Bestimmungen eingehalten werden.

§ 3 - Linien- und Reisebusse, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Juni 1987 eingereicht wird, müssen den Bestimmungen der Richtlinie 71/320/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern, zuletzt abgeändert durch die Richtlinie 85/647/EWG der Kommission vom 23. Dezember 1985, entsprechen.

§ 4 - Für Kraftfahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Oktober 1988 eingereicht wird, dürfen die nach den in den Artikeln 3 und 3bis festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Richtlinie 71/320/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 26. Juli 1971, zuletzt abgeändert durch die Richtlinie 88/194/EWG der Kommission vom 24. März 1988, auf Antrag des Herstellers die Bestimmungen der Artikel 46 bis 53 des vorliegenden Erlasses ersetzen.

§ 5 - Die Vorschriften von §4 sind verbindlich für alle Kraftfahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1991 eingereicht wird.

§ 6 - Die Vorschriften der vorerwähnten Richtlinie 71/320/EWG, abgeändert durch die Richtlinien 74/132/EWG und 75/524/EWG der Kommission vom 11. Februar 1974 beziehungsweise 25. Juli 1975, sind verbindlich für ab dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommene Kraftfahrzeuge.

§ 7 - Die Vorschriften der Punkte 2.2.1.22 und 2.2.1.23 des Anhangs I und des Anhangs X der vorerwähnten Richtlinie 71/320/EWG, zuletzt abgeändert durch die vorerwähnte Richtlinie 88/194/EWG, sind verbindlich für ab dem 1. Januar 1993 in Betrieb genommene Kraftfahrzeuge.

§ 8 - Die Vorschriften der Anhänge der Richtlinie 71/320/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern, wie abgeändert durch die Richtlinie 91/422/EWG der Kommission vom 15. Juli 1991, sind verbindlich für vor dem 1. Januar 2004 in Betrieb genommene Neufahrzeuge.

§ 9 - Die Vorschriften der Anhänge der Richtlinie 71/320/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern, wie abgeändert durch die Richtlinie 98/12/EG der Kommission vom 27. Januar 1998, sind verbindlich für ab dem 1. Januar 2004 in Betrieb genommene Neufahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4.

Art. 46 - Bremswirkung von Kraftfahrzeugen

§ 1 - 1. Die Wirkung der Betriebsbremsanlage von Kraftfahrzeugen muss so sein, dass die mittlere Vollverzögerung bei kalten Bremsen und ausgekuppeltem Motor auf einer nahezu horizontalen und trockenen Straße ungeachtet des Beladungszustands und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs nie weniger beträgt als:

- a) 5 m/sec² bei Linien- und Reisebussen,
- b) 5,8 m/sec² bei Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbussen,
- c) 4,4 m/sec² bei anderen Fahrzeugen als den unter den vorstehenden Buchstaben a) und b) und unter den nachstehenden Buchstaben d) und e) angegebenen Fahrzeugen,
- d) 3 m/sec² bei langsamen Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h,
- e) 2,5 m/sec² bei langsamen Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h.

Punkte 2 +3 aufgehoben durch K.E. vom 18.10.2013

2. Anlässlich anderer Kontrollen, insbesondere der gelegentlichen Kontrollen auf der Straße, ist eine Abweichung von 10% von den in Nr. 1 vorgeschriebenen Werten zulässig.

§ 2 - 1. Die unter denselben Bedingungen wie für die Betriebsbremsanlage gemessene Wirkung der Hilfsbremsanlage von Kraftfahrzeugen darf nicht weniger als 50% der vorgeschriebenen minimalen Bremsverzögerung betragen.

2. Für Fahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1976 eingereicht worden ist, und wenn die Funktion der Hilfsbremse durch die Betriebsbremsanlage gemäß den Vorschriften von Artikel 51 §2 Nr. 5 Buchstabe *b*) des vorliegenden Erlasses gewährleistet wird, darf die Wirkung der Hilfsbremsanlage jedoch nicht weniger als 30% der in §1 des vorliegenden Artikels vorgeschriebenen minimalen Bremsverzögerung betragen.

§ 3 - 1. Die Feststellbremsanlage der Kraftfahrzeuge muss imstande sein, ein beladenes Fahrzeug in einer Steigung oder in einem Gefälle von 18% im Stillstand zu halten. Diese Vorschrift gilt als erfüllt, wenn die Feststellbremsanlage es ermöglicht, auf einer nahezu horizontalen und trockenen Straße bei beladenem Fahrzeug und ausgekuppeltem Motor, kalten Bremsen und einer Ausgangsgeschwindigkeit von 15 km/h eine mittlere Vollverzögerung von 1,5 m/sec² zu erzielen.

2. Anlässlich anderer Kontrollen, insbesondere der gelegentlichen Kontrollen auf der Straße, muss eine Bremsverzögerung von mindestens 1,4 m/sec² erzielt werden.

3. Für Kraftfahrzeuge, für die der Typpgenehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1976 eingereicht worden ist, werden die an die Feststellbremse gestellten Anforderungen jedoch auf folgende Werte verringert:

a) Die in Nr. 1 erwähnte Steigung oder das in Nr. 1 erwähnte Gefälle beträgt 16%.

b) Die in den Nummern 1 + 2 erwähnten mittleren Vollverzögerungen betragen unter Nr. 1 1,3 m/sec², unter Nr. 2 1,2 m/sec².

§ 4 - Die vorgeschriebenen Bremswirkungen müssen erzielt werden, ohne dass:

1. die auf das Bremspedal ausgeübte Kraft bei Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbussen mehr als 50 kg und bei anderen Fahrzeugen mehr als 70 kg beträgt,

2. die auf den Handbremshebel ausgeübte Kraft bei Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbussen mehr als 40 kg und bei anderen Fahrzeugen mehr als 60 kg beträgt.

Art. 47 - Bremsanlagen der Anhänger

§ 1 - Anhänger müssen ausgestattet sein mit:

1) einer Betriebsbremsanlage, die so konzipiert und ausgeführt ist, dass der Fahrer des Zugfahrzeugs, an das der Anhänger gekoppelt ist, bei jeglichen Geschwindigkeiten und Beladungszuständen und ungeachtet des Gefälles, auf dem der Anhänger sich befindet, von seinem Sitz aus und ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen, mit dieser Anlage die Bewegung des Anhängers kontrollieren und ihn sicher, schnell und wirksam zum Stillstand bringen kann.

Ihre Wirkung muss abstufbar sein.

Die Betriebsbremsanlage vom Typ Auflaufbremse, das heißt ein Bremssystem, bei dem die durch Auflaufen des Anhängers auf das Zugfahrzeug entstehenden Kräfte genutzt werden, ist nur für Anhänger, mit Ausnahme von Sattelanhängern, mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg zulässig. Für langsame Fahrzeuge darf das höchstzulässige Gesamtgewicht nicht mehr als 8.000 kg betragen.

Wenn ein Anhänger, um das Rückwärtsfahren des Zugs zu ermöglichen, mit einer Anlage ausgerüstet ist, durch die die Betriebsbremse vom Typ Auflaufbremse außer Betrieb gesetzt werden kann, muss diese Vorrichtung so konzipiert und ausgeführt sein, dass die Bremse wieder betriebsfertig ist, sobald das Fahrzeug wieder vorwärts fährt.

Bei Fahrzeugen mit einer Betriebsbremsanlage, die nicht vom Typ Auflaufbremse ist, muss die Betriebsbremsanlage gleichzeitig:

a) durch die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeugs

b) und direkt oder indirekt durch die Betätigungseinrichtung der Hilfsbremsanlage des Zugfahrzeugs

betätigt werden.

2) einer Feststellbremsanlage, durch die der vom Zugfahrzeug abgekoppelte Anhänger in einer Steigung oder in einem Gefälle im Stillstand gehalten werden kann. Sie muss von einer Person außerhalb des Fahrzeugs leicht zu betätigen sein und selbst bei Abwesenheit dieser Person mittels einer rein mechanisch funktionierenden Vorrichtung festgesetzt bleiben können oder selbsttätig in Betrieb treten, sobald die Betriebsbremsanlage den Anhänger nicht mehr im Stillstand hält.

Eine Bremsanlage, die durch Herunterlassen der Anhängerdeichsel funktioniert, wird nicht als Feststellbremsanlage angesehen. Vorliegende Bestimmung gilt nur für ab dem 1. Oktober 1971 in Betrieb genommene Fahrzeuge.

§ 2 - Die Betriebsbremsanlage muss so beschaffen sein, dass die Bremsen des Anhängers beim Abkoppeln des Anhängers vom Zugfahrzeug selbsttätig wirken, selbst wenn diese Abkopplung auf einen Bruch der Kupplung zurückzuführen ist.

Bei Anhängern, die mit einer Betriebsbremsanlage vom Typ Auflaufbremse ausgestattet sind, kann dieses selbsttätige Bremsen:

- entweder mittels der Feststellbremsanlage
- oder mittels der Bremsanlage, die durch Herunterlassen der Anhängerdeichsel funktioniert,

erfolgen.

Einachsige Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 1.500 kg müssen nicht mit einer Vorrichtung zur selbsttätigen Bremsung ausgestattet sein, sofern sie neben der Hauptkupplung ständig mit einer Sicherungsverbindung ausgestattet sind und bei einem Bruch der Hauptkupplung die Anhängerdeichsel nicht den Boden berühren kann.

Einachsige Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 750 kg müssen nicht mit einer Bremsanlage versehen sein. [...]

§ 3 - Die Bremsanlage von Anhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 8.000 kg, die ausschließlich von langsamen Kraftfahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h gezogen werden, darf aus nur einer Bremsvorrichtung bestehen, vorausgesetzt, dass die verschiedenen Teile, aus denen diese einzige Vorrichtung sich zusammensetzt, groß genug bemessen sind und dass:

- der Führer des Zugfahrzeugs bei jeglichen Geschwindigkeiten und Beladungszuständen und ungeachtet des Gefälles, auf dem der Anhänger sich befindet, die Anhängerbewegung kontrollieren und den Anhänger sicher, schnell und wirksam zum Stillstand bringen kann,

- wenn es sich um einen einachsigen Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 1.500 kg handelt, der neben der Hauptkupplung ständig mit einer Sicherungsverbindung ausgestattet ist und dessen Deichsel bei einem Bruch der Hauptkupplung den Boden nicht berühren kann, diese Vorrichtung bei einem Bruch der Verbindung mit dem Zugfahrzeug in Betrieb tritt,

- sie allein und durch eine rein mechanische Funktionsweise den Anhänger in einer Steigung oder in einem Gefälle im Stillstand halten kann.

Die Bremsanlage dieser Anhänger kann durch eine andere Betätigungseinrichtung als die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremse des Zugfahrzeugs betätigt werden, sofern sie sich nicht hinter dem Sitz des Führers des Kraftfahrzeugs befindet und vom Führer von seinem Sitzplatz aus ohne Loslassen des Lenkrads während der Fahrt bedient werden kann. Außer bei Anhängern, die nach §1 Absatz 3 mit einer Betriebsbremsanlage vom Typ Auflaufbremse ausgestattet sein dürfen, darf diese Auflaufbremsung bei diesen Anhängern nur als Zusatzvorrichtung benutzt werden; eine solche Vorrichtung kann auf keinen Fall als Bestandteil einer vorschriftsmäßigen Bremsanlage angesehen werden.

Eine Betriebsbremsanlage vom Typ Auflaufbremse ist jedoch auf dem hinteren zweier von einem langsamen Kraftfahrzeug gezogener Anhänger zulässig, wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht des so gebremsten Anhängers nicht mehr als 75% der Summe der höchstzulässigen Gesamtgewichte des Zugfahrzeugs und des vorderen Anhängers beträgt.

Wenn ein Anhänger, um das Rückwärtsfahren des Zugs zu ermöglichen, mit einer Anlage ausgerüstet ist, durch die die Betriebsbremse vom Typ Auflaufbremse außer Betrieb gesetzt werden kann, muss diese Vorrichtung so konzipiert und ausgeführt sein, dass die Bremse wieder betriebsfertig ist, sobald das Fahrzeug wieder vorwärts fährt.

§ 4 - Die Bestimmungen der vorhergehenden Paragraphen 1, 2 und 3 gelten nicht für Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 750 kg, sofern dieses Gewicht nicht mehr als die Hälfte des Leergewichts des Zugfahrzeugs beträgt.

§ 5 - Für die Bremsung von Anhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 16.000 kg, die ausschließlich von langsamen Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h gezogen werden, kann von der hydraulischen Energie des Zugfahrzeugs Gebrauch gemacht werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1) Der Führer des Zugfahrzeugs, an das der Anhänger angekoppelt ist, muss die Betriebsbremse anhand einer regelbaren Bedienungsvorrichtung von seinem Sitz aus so betätigen können, dass die Fahrzeugbewegung sicher, schnell und wirksam bis zum vollständigen Stillstand bei jeglichen Geschwindigkeiten und Beladungszuständen und ungeachtet des Gefälles, auf dem das Fahrzeug sich befindet, kontrolliert werden kann.

Die Betriebsbremse des Anhängers kann durch eine andere Betätigungseinrichtung als die des Zugfahrzeugs betätigt werden, vorausgesetzt, dass diese Betätigungseinrichtung sich nicht hinter dem Sitz des Führers des Zugfahrzeugs befindet und der Führer sie während der Fahrt von seinem Sitz aus, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen, betätigen kann.

2) Die Betriebsbremse des Anhängers muss einem Hydraulikdruck von 150 bar standhalten.

Die Betätigungseinrichtung der Bremse am Zugfahrzeug muss so gebaut sein, dass der Hydraulikdruck, der auf die Betriebsbremse des Anhängers wirkt, von null auf maximal 120 bis 150 bar übergehen kann.

3) Bei Versagen der Betriebsbremse oder bei Bruch der hydraulischen Verbindungsleitungen muss die Abbremsung des Zugfahrzeugs weiterhin gewährleistet sein.

4) Bei einem Druck von 100 bar muss die Betriebsbremse so funktionieren, dass auf einer nahezu horizontalen und trockenen Straße bei kalten Bremsen und jeglichen Geschwindigkeiten und Beladungszuständen die Summe der am Umfang der Räder ausgeübten Kräfte mindestens 25% des von den Rädern unter statischen Bedingungen getragenen Höchstgewichts beträgt.

5) Die Feststellbremsanlage muss es ermöglichen, den vom Zugfahrzeug abgekoppelten Anhänger bei einer Steigung oder einem Gefälle von 18% auf rein mechanische Weise im Stillstand zu halten.

6) Die Betriebs- oder Feststellbremsanlage muss so beschaffen sein, dass die Bremsung des Anhängers bei Bruch der Anhängerdeichsel selbsttätig erfolgt.

§ 6 - Für Anhänger, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Oktober 1988 eingereicht wird, dürfen die nach den in den Artikeln 3 und 3*bis* festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der vorerwähnten Richtlinie 71/320/EWG, zuletzt abgeändert durch vorerwähnte Richtlinie 88/194/EWG, auf Antrag des Herstellers die Bestimmungen der Artikel 41 bis 53 des vorliegenden Erlasses ersetzen.

§ 7 - Ab 1. Januar 1991 sind die Vorschriften von §6 verbindlich für alle Anhänger und Sattelanhänger, für die der Genehmigungsantrag ab diesem Datum eingereicht wird.

§ 8 - Die Vorschriften der Punkte 2.2.2.13 und 2.2.2.14 des Anhangs I und des Anhangs X der vorerwähnten Richtlinie 71/320/EWG, zuletzt abgeändert durch die vorerwähnte Richtlinie 88/194/EWG, sind verbindlich für ab dem 1. Januar 1993 in Betrieb genommene Anhänger und Sattelanhänger.

§ 9 - Ab dem 1. Januar 2016 ist die Betriebsbremsanlage fakultativ für in Betrieb genommene Anhänger der Klasse R1a und R1b bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse 750 kg nicht überschreitet

Art. 48 - Bremswirkung von Anhängern

§ 1 - 1. Die Wirkung der Betriebsbremsanlage von Anhängern (die mit einer solchen Anlage ausgestattet sein müssen) muss so sein, dass auf einer nahezu horizontalen und trockenen Straße bei kalten Bremsen und jeglichen Geschwindigkeiten und Beladungszuständen die Summe der am Radumfang ausgeübten Kräfte mindestens 45% des von den Rädern unter statischen Bedingungen getragenen Höchstgewichts beträgt. Dieser Wert wird für die in Artikel 47 § 3 erwähnten Anhänger auf 25% herabgesetzt.

2. Anlässlich anderer Kontrollen, insbesondere der gelegentlichen Kontrollen auf der Straße, ist eine Abweichung von 10% von den in §1 Nr. 1 vorgeschriebenen Werten zulässig.

3. Wenn es sich um Anhänger mit einer Betriebsbremsanlage vom Typ Auflaufbremse handelt, muss die Bremswirkung erzielt werden können, ohne dass die Schubkraft des Anhängers mehr beträgt als:

- 9 % des höchstzulässigen Gesamtgewichts einachsiger Anhänger,
- 6 % des höchstzulässigen Gesamtgewichts anderer Anhänger.

Die Bremse darf erst in Betrieb treten, wenn die auf die Kupplung ausgeübte Schubkraft 2% des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Anhängers erreicht.

§ 2 - 1. Die Feststellbremsanlage der Anhänger muss den beladenen Anhänger in einer Steigung oder in einem Gefälle von 18% im Stillstand halten können.

Diese Vorschrift gilt als erfüllt, wenn die Bremswirkung der Feststellbremsanlage so ist, dass auf einer nahezu horizontalen und trockenen Straße bei kalten Bremsen, einer Ausgangsgeschwindigkeit von 15 km/h und bei jeglichen Beladungszuständen die Summe der am Umfang der gebremsten Räder ausgeübten Kräfte mindestens 15% des von den Rädern unter statischen Bedingungen getragenen Höchstgewichts beträgt.

2. Anlässlich anderer Kontrollen, insbesondere der gelegentlichen Kontrollen auf der Straße, muss die Summe der am Umfang der gebremsten Räder ausgeübten Kräfte mindestens 12% des von den Rädern unter statischen Bedingungen getragenen Höchstgewichts betragen.

3. Für Kraftfahrzeuge, für die der Typgenehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1976 eingereicht worden ist, werden die an die Feststellbremse gestellten Anforderungen jedoch auf folgende Werte verringert:

- a) Die in Nr. 1 erwähnte Steigung oder das in Nr. 1 erwähnte Gefälle beträgt 16%.
- b) Die im Verhältnis zum Höchstgewicht ausgedrückten Werte der Summe der am Umfang der gebremsten Räder ausgeübten Kräfte werden in Nr. 1 auf 13 %.

§ 3 - Die Wirkung der Vorrichtung zur selbsttätigen Bremsung des Anhängers muss so sein, dass der abgekoppelte Anhänger sicher, schnell und wirksam zum Stillstand gebracht und so lange im Stillstand gehalten werden kann, bis das Fahrzeug durch ein anderes Mittel immobilisiert worden ist.

§ 4 - Die in den Paragraphen 1 und 2 des vorliegenden Artikels vorgeschriebenen Bremswirkungen müssen erzielt werden, ohne dass:

- 1. die auf die Betätigungseinrichtung der Bremsen des Zugfahrzeugs maximal ausgeübten Kräfte, wie sie in Artikel 46 §4 festgelegt sind, überschritten werden,
- 2. die auf die Betätigungseinrichtung der Feststellbremsanlage auszuübende Kraft 60 kg überschreitet.

Art. 49 - Bremsanlagen der Züge miteinander verbundener Fahrzeuge

Die Wirkung der Betriebsbremsen von Fahrzeugen, die mit einer Bremsanlage ausgerüstet sein müssen, muss zwischen Zugfahrzeug und Anhänger(n) gut verteilt und synchronisiert sein.

Art. 49bis - Bremsanlagen der überlangen und überschweren Fahrzeugkombinationen, die unter den Bedingungen am Verkehr teilnehmen, die von den in Sachen Infrastruktur zuständigen Behörden festgelegt worden sind

Da überlange und überschwere Fahrzeugkombinationen ein Höchstgewicht und/oder Abmessungen aufweisen, die die für die Klasse II vorgesehenen Höchstgewichte und Abmessungen überschreiten, muss gewährleistet sein, dass die Ansprechzeit der Bremskreise dem vorliegenden Erlass in Sachen Bremsvorrichtungen genügt, indem eventuell zusätzliche Relaisventile auf den Fahrzeugen angebracht werden. Die Harmonisierung des Bremssystems der Fahrzeugkombination ist sicherzustellen.

Diese Fahrzeuge müssen mit einem Bremssystem ausgestattet sein, das die folgenden Bedingungen erfüllt:

1. Die Systeme EBS (Electronic Braking System) und ESC (Electronic Stability Control) oder RSS (Rolling Stability System) sind vorhanden und funktionell. Steuergerät und Modulatoren des EBS reagieren je nach Beladungszustand des Fahrzeugs sofort.

2. Alle Achsgruppen, die sich zwischen der Zugmaschine und der letzten Achsgruppe der überlangen und überschweren Fahrzeugkombination befinden, weisen eine Ansprechzeit auf, die der Ansprechzeit der letzten Achsgruppe + 0,1s entspricht. Die Ansprechzeit einer Achsgruppe ist der Durchschnittswert der Ansprechzeiten aller Radachsen, die zu dieser Achsgruppe gehören.

Diese Anforderungen sind anhand eines von einem zugelassenen technischen Dienst erstellten Prüfberichts nachzuweisen.

Darüber hinaus müssen diese Fahrzeuge über einen Bremskreis mit Brems scheiben oder -trommeln verfügen und an jeder Radachse mit Luftfederungs- und/oder Federungstechnik auf nicht pneumatischer Basis ausgestattet sein, die den Anforderungen von Anlage 14 Artikel 1 zum vorliegenden Erlass entspricht.

Art. 50 - Bremswirkung der Züge miteinander verbundener Fahrzeuge

§ 1 - Die Wirkung der Betriebs-, Hilfs- und Feststellbremsanlagen eines Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge darf nie unter der für das Zugfahrzeug vorgesehenen Wirkung liegen.

Die Wirkung der Hilfsbremse kann mit Hilfe der Bremsanlage des Anhängers erzielt werden. [...]

§ 2 - Die in §1 vorgeschriebene Wirkung muss erzielt werden, ohne dass die auf die Betätigungseinrichtungen ausgeübte Kraft die in Artikel 46 §4 vorgeschriebene Kraft für die Bremsung des Zugfahrzeugs allein überschreitet.

§ 3 - Wenn die Betriebsbremsanlagen aller Fahrzeuge eines Zugs mit der Betätigungseinrichtung der Betriebsbremse des Zugfahrzeugs betätigt werden, muss bei einer Schnellbremsung die Zeitspanne zwischen dem Beginn der Betätigung der Betätigungseinrichtung und dem Augenblick, wo die Bremskraft in der zuletzt in Betrieb tretenden Bremse den Wert erreicht, der für die Gesamtheit der Fahrzeuge vorgeschrieben ist, so kurz wie möglich sein.

Art. 51 - Allgemeine Bauvorschriften für Bremsanlagen

§ 1 - 1. Die Gesamtheit der Bremsanlagen eines Fahrzeugs muss die für die Betriebsbremsung, die Hilfsbremsung und die Feststellbremsung geltenden Bedingungen erfüllen.

2. Die Vorrichtungen für die Betriebsbremsung, die Hilfsbremsung und die Feststellbremsung können gemeinsame Teile aufweisen, vorausgesetzt, dass sie den nachstehenden Vorschriften entsprechen:

a) Es müssen mindestens zwei voneinander unabhängige Betätigungseinrichtungen vorhanden sein, die vom Fahrersitz aus auch dann leicht erreichbar sind, wenn der Fahrer einen Sicherheitsgurt trägt.

b) Die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage muss von der der Feststellbremsanlage getrennt sein.

c) Haben die Betriebsbremsanlage und die Hilfsbremsanlage eine gemeinsame Betätigungseinrichtung, darf die Verbindung zwischen dieser Betätigungseinrichtung und den verschiedenen Teilen der Übertragungseinrichtung nach einer bestimmten Betriebsdauer keine Veränderungen erleiden.

d) Haben die Betriebsbremsanlage und die Hilfsbremsanlage eine gemeinsame Betätigungseinrichtung, muss die Feststellbremsanlage so beschaffen sein, dass sie während der Fahrt betätigt werden kann.

e) Bei Bruch eines Teils, außer beim Bruch der Bremsen oder der unter Buchstabe g) erwähnten Teile, oder bei irgendwelchen sonstigen Störungen der Betriebsbremsanlage (mangelhafte Wirkung, teilweise oder völlige Erschöpfung des Energievorrats) muss es mit der Hilfsbremsanlage oder mit dem nicht von der Störung betroffenen Teil der Betriebsbremsanlage möglich sein, das Fahrzeug unter den für die Hilfsbremsung geltenden Bedingungen anzuhalten,

f) Insbesondere dann, wenn die Hilfsbremsanlage und die Betriebsbremsanlage eine gemeinsame Betätigungseinrichtung und eine gemeinsame Übertragungseinrichtung haben:

Wird die Betriebsbremsung durch die Muskelkraft des Fahrers und durch die Hilfskraft aus einem oder mehreren Energievorräten erreicht, so muss die Hilfsbremsung bei Ausfall dieser Unterstützung durch die Muskelkraft des Fahrers, gegebenenfalls mit Unterstützung des von der Störung nicht beeinflussten Energievorrats, erreicht werden können, wobei die Betätigungskraft die zulässigen Werte nicht überschreiten darf.

Entsteht die Betriebsbremskraft und erfolgt ihre Übertragung ausschließlich durch einen vom Fahrer gesteuerten Energievorrat, müssen mindestens zwei voneinander völlig unabhängige Energiespeicher mit je einer eigenen ebenfalls unabhängigen Übertragungseinrichtung vorhanden sein; jeder Vorrat darf nur auf die Bremsen von zwei oder mehr Rädern wirken, die so gewählt sind, dass sie allein die Hilfsbremswirkung unter den vorgeschriebenen Bedingungen gewährleisten, ohne die Stabilität des Fahrzeugs während des Bremsens zu beeinträchtigen; jeder Energievorrat muss außerdem mit einer Warneinrichtung nach Nr. 13 ausgerüstet sein.

g) Für die Anwendung von Buchstabe e) werden gewisse Teile, wie das Pedal, die Pedallagerung, der Hauptzylinder mit seinen Kolben (bei hydraulischen Bremsen), das Bremsventil (bei pneumatischen Bremsen), die Verbindung zwischen Pedal und Hauptzylinder oder Verteiler, die Bremszylinder und ihre Kolben (bei hydraulischen und/oder pneumatischen Bremsanlagen) sowie die Bremswellen der Bremsen nicht als störanfällig angesehen, vorausgesetzt, dass diese Teile ausreichend bemessen und für die Wartung leicht zugänglich sind und Sicherheitsmerkmale aufweisen, die mindestens denen entsprechen, die für die übrigen wichtigen Fahrzeugteile - wie zum Beispiel für das Lenkgestänge - erforderlich sind. Wenn das Versagen eines einzigen dieser Teile die Bremsung des Fahrzeugs mit einer Wirkung, die mindestens der für die Hilfsbremsung erforderlichen Wirkung entspricht, unmöglich macht, muss dieses Teil aus Metall oder aus einem Werkstoff mit gleichwertigen Eigenschaften bestehen und darf es bei normalem Arbeiten der Bremsanlage keine nennenswerte Verformung erfahren.

3. Bei getrennten Betätigungseinrichtungen für Betriebsbremsanlage und Hilfsbremsanlage darf deren gleichzeitige Betätigung nicht zur Folge haben, dass sowohl die Betriebsbremsanlage als auch die Hilfsbremsanlage unwirksam werden; dies gilt sowohl für den Fall, dass beide Bremsanlagen einwandfrei arbeiten, als auch für den Fall, dass bei einer von ihnen eine Störung eintritt.

4. Bei Ausfall eines Teiles der Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

a) Eine ausreichende Anzahl Räder müssen durch Betätigung der Betriebsbremsanlage noch gebremst werden können, unabhängig von dem Beladungszustand des Fahrzeugs.

b) Diese Räder sind so zu wählen, dass die Restbremswirkung der Betriebsbremsanlage mindestens x % der für die betreffende Fahrzeugklasse vorgeschriebenen Bremswirkung beträgt, wobei die Betätigungskraft 70 kg nicht übersteigen darf.

x = 30 für alle Fahrzeuge, die ihr höchstzulässiges Gesamtgewicht erreicht haben.

x = 25 für alle Leerfahrzeuge zur Personenbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 5 Tonnen oder zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen.

x = 30 für alle unbeladenen Motorfahrzeuge zur Personenbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 5 Tonnen oder zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 12 Tonnen.

c) Die vorgenannten Vorschriften gelten jedoch nicht für Sattelzugmaschinen, wenn die Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage des Sattelanhängers von der des Zugfahrzeugs unabhängig ist.

5. Wird eine andere Energie als die Muskelkraft des Fahrers verwendet, genügt eine einzige Energiequelle (Hydraulikpumpe, Kompressor usw.), doch muss die Art des Antriebs dieser Energiequelle volle Sicherheit gewährleisten. Bei Ausfall eines Teils der Übertragungseinrichtung der gesamten Bremsanlagen muss die Speisung des von der Störung nicht betroffenen Teils weiterhin gesichert sein, wenn dies zum Abbremsen des Fahrzeugs mit der für die Hilfsbremsung vorgeschriebenen Wirkung erforderlich ist; diese Bedingung muss mit Hilfe von Einrichtungen, die bei Stillstand des Fahrzeugs leicht in Gang zu setzen sind, oder durch eine automatische Einrichtung erreicht werden.

6. Die Vorschriften der Nummern 2, 4 und 5 müssen erfüllt sein, ohne dass hierfür eine automatische Einrichtung verwendet wird, deren Ausfall dadurch unbemerkt bleiben könnte, dass normalerweise in Ruhestellung befindliche Teile erst bei einer Störung der Bremsanlage wirksam werden.

7. Die Betriebsbremsanlage muss auf alle Räder des Fahrzeugs wirken.

8. Die Wirkung der Betriebsbremsanlage muss auf die Achsen gut verteilt sein.

9. Die Wirkung der Betriebsbremsanlage muss auf die Räder einer Achse symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs verteilt sein.

10. Die Betriebsbremsanlage und die Feststellbremsanlage müssen auf Bremsflächen wirken, die mit den Rädern über ausreichend feste Teile ständig verbunden sind. Keine Bremsfläche darf von den Rädern durch Auskuppeln getrennt werden können; jedoch ist für die Betriebsbremsanlage und die Hilfsbremsanlage ein solches Auskuppeln bestimmter Bremsflächen zulässig, vorausgesetzt, dass das Auskuppeln nur vorübergehend, z.B. bei einem Gangwechsel geschieht und die Betriebsbremsanlage oder die Hilfsbremsanlage die vorgeschriebene Bremswirkung beibehält. Ferner ist ein Auskuppeln zulässig bei der Feststellbremsanlage, vorausgesetzt, dass dies ausschließlich vom Fahrersitz aus über eine Einrichtung erfolgt, die nicht infolge einer Undichtheit wirksam werden kann.

11. Die Abnutzung der Bremsen muss durch eine handbetätigte oder durch eine selbsttätige Nachstelleinrichtung leicht ausgeglichen werden können.

Ferner müssen die Betätigungseinrichtung und Teile der Übertragungseinrichtung und der Bremsen eine solche Wegreserve besitzen, dass bei Erwärmung der Bremsen und nach Abnutzung der Beläge bis zu einem gewissen Grade die Bremsung ohne sofortiges Nachstellen sichergestellt ist.

12. Bei Bremsanlagen mit hydraulischer Übertragung müssen die Einfüllöffnungen der Flüssigkeitsbehälter leicht zugänglich sein; ferner müssen die Flüssigkeitsbehälter so beschaffen sein, dass eine leichte Prüfung des Flüssigkeitsspiegels im Behälter möglich ist, ohne dass dieser geöffnet werden muss; ist diese Bedingung nicht erfüllt, muss eine Warneinrichtung vorhanden sein, die dem Fahrer einen unzureichenden Füllstand, der einen Ausfall der Bremsanlage zur Folge haben könnte, durch ein Warnzeichen anzeigt. Das einwandfreie Funktionieren dieser Warneinrichtung muss vom Fahrer leicht kontrolliert werden können.

13. Jedes Fahrzeug, das eine mit einem Energiespeicher betriebene Bremse aufweist, muss - falls eine Bremsung mit der für die Hilfsbremsung vorgeschriebenen Wirkung nicht ohne Mitwirkung der Speicherenergie möglich ist - außer mit einem etwa vorhandenen Manometer, mit einer optisch oder akustisch wirkenden Warneinrichtung versehen sein, die anzeigt, dass die Energie in irgendeinem Teil der Anlage vor dem Bremsventil auf 65% ihres Nennwerts oder darunter abgesunken ist. Diese Einrichtung muss unmittelbar und ständig an die Leitung angeschlossen sein.

14. Unbeschadet der in Artikel 45 §1 Nr.3 auferlegten Bedingungen muss der Energievorrat, wenn für das Arbeiten einer Bremsanlage eine Hilfskraft erforderlich ist, so bemessen sein, dass bei Stillstand des Motors die Bremswirkung ausreichend bleibt, um das Fahrzeug unter den vorgeschriebenen Bedingungen anzuhalten; ist ferner die Muskelarbeit des Führers bei der Betätigung der Feststellbremsanlage durch eine Hilfskraft verstärkt, muss die Betätigung der Feststellbremsanlage bei Ausfall der Hilfskraft nötigenfalls dadurch gewährleistet sein, dass ein vom Energievorrat der normalerweise verwendeten Hilfskraft unabhängiger Vorrat in Anspruch genommen wird. Dieser Energievorrat kann der für die Betriebsbremsung bestimmte Energievorrat sein. Der Ausdruck "Betätigung" umfasst auch das Lösen der Bremse.

15. Bei Motorfahrzeugen, mit denen ein Anhänger mit einer vom Führer des Zugfahrzeugs betätigten Bremse gezogen werden darf, muss die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeugs mit einer Einrichtung versehen sein, mit der es möglich ist, bei Ausfall der Anhängerbremsanlage oder bei Unterbrechung der pneumatischen (oder sonstigen) Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger das Zugfahrzeug mit der für die Hilfsbremsung vorgeschriebenen Wirkung abzubremsen; diese Einrichtung muss sich am Zugfahrzeug befinden.

16. Hilfseinrichtungen dürfen die für sie erforderliche Energie nur unter der Bedingung aus dem Energievorrat entnehmen, dass durch ihren Betrieb, selbst bei einem Versagen der Energiequelle, der Energievorrat für die Bremsanlagen nicht unter den in Nr. 13 festgelegten Wert absinken kann.

17. Bei Anhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen muss die Betriebsbremsanlage durchgehend oder halbdurchgehend sein.

18. Bei einem Fahrzeug, mit dem ein Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen gezogen werden darf, müssen die Bremsanlagen folgende Bedingungen erfüllen:

a) Bei der Betätigung der Hilfsbremsanlage des Zugfahrzeugs muss eine abgestufte Bremsung des Anhängers ebenfalls gewährleistet sein.

b) Bei Ausfall der aus mindestens zwei unabhängigen Teilen bestehenden Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeugs muss der von der Störung nicht betroffene Teil oder müssen die von der Störung nicht betroffenen Teile instande sein, die Anhängerbremsen voll oder teilweise zu betätigen. Diese Betätigung muss abstufbar sein.

c) Beim Abreißen oder bei Undichtheit einer der pneumatischen (oder sonstigen) Verbindungsleitungen muss es dem Führer dennoch möglich sein, die Anhängerbremsen voll oder teilweise zu betätigen, und zwar entweder durch die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage oder durch die der Hilfsbremsanlage oder durch eine besondere Betätigungseinrichtung, es sei denn, durch das Abreißen oder die Undichtheit wird die Bremsung des Anhängers selbsttätig bewirkt.

§ 2 - Fahrzeuge, für die der Typgenehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1976 eingereicht worden ist, müssen, wenn sie den Vorschriften von § 1 des vorliegenden Artikels nicht genügen können, folgenden Vorschriften entsprechen:

1. Die Betriebs-, Hilfs- und Feststellbremsanlagen dürfen gemeinsame Teile aufweisen, vorausgesetzt, dass den anderen Bestimmungen der vorliegenden allgemeinen Regelung entsprochen wird.

Außerdem müssen die gemeinsamen Teile von Betriebs- und Hilfsbremsanlage ausreichend bemessen und für die Wartung leicht zugänglich sein und Sicherheitsmerkmale aufweisen, die mindestens denen entsprechen, die für die übrigen wichtigen Fahrzeugteile - wie zum Beispiel für das Lenkgestänge - erforderlich sind.

Die Betriebsbremsanlage muss durch eine einzige Betätigungseinrichtung betätigt werden.

Jedoch dürfen mehrere Bremsanlagen die Bremsen an sich, die Bremsnocken, die Bremsnockenwellen mit den darauf angebrachten Bremswellenhebeln und die Kolbenstangen gemeinsam haben. Die Betätigungseinrichtung für die Feststellbremsanlage muss von der Vorrichtung zur Betätigung der Betriebsbremsanlage unabhängig sein.

2. Die Abnutzung der Bremsen muss durch eine handbetätigte oder durch eine selbsttätige Nachstelleinrichtung leicht ausgeglichen werden können. Ferner müssen die Betätigungseinrichtung und Teile der Übertragungseinrichtung und der Bremsen eine solche Wegreserve besitzen, dass bei Erwärmung der Bremsen und nach Abnutzung der Beläge bis zu einem gewissen Grad die Bremsung ohne sofortiges Nachstellen sichergestellt ist.

3. Die Betriebsbremsanlage und die Feststellbremsanlage müssen auf Bremsflächen wirken, die mit den Rädern über ausreichend feste Teile ständig verbunden sind. Keine Bremsfläche darf von den Rädern durch Auskuppeln getrennt werden können; jedoch ist für die Betriebsbremsanlage und die Hilfsbremsanlage ein solches Auskuppeln bestimmter Bremsflächen zulässig, vorausgesetzt, dass das Auskuppeln nur vorübergehend, z.B. bei einem Gangwechsel geschieht und die Betriebsbremsanlage oder die Hilfsbremsanlage die vorgeschriebene Bremswirkung beibehält. Ferner ist ein Auskuppeln zulässig bei der Feststellbremsanlage, vorausgesetzt, dass dies ausschließlich vom Fahrersitz aus über eine Einrichtung erfolgt, die nicht infolge einer Undichtheit wirksam werden kann.

4. Die Betriebsbremsanlage eines Fahrzeugs muss auf alle Achsen des Fahrzeugs wirken. Ihre Wirkung muss auf die Achsen gut verteilt sein. Außerdem muss ihre Wirkung auf die Räder einer Achse symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs verteilt sein.

5. Die Hilfsbremsanlage kann bestehen:

a) aus der Feststellbremsanlage, wenn diese es ermöglicht, die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Wirkung zu erzielen, und ihre Übertragung von der der Betriebsbremsanlage unabhängig ist,

b) oder aus der Betriebsbremsanlage, wenn diese Anlage so beschaffen ist, dass bei Ausfall irgendeines Teils der Übertragungseinrichtung mindestens eine der Achsen durch Betätigung der Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage noch gebremst werden kann und wenn die Restbremswirkung dieser Anlage nicht weniger als 30 % des in Artikel 46 § 1 für die Betriebsbremsanlage vorgeschriebenen Werts beträgt.

Für die Anwendung dieser Vorschrift werden die Teile, die die Verbindung zwischen der Betätigungseinrichtung und dem Hauptzylinder oder dem Bremsventil bilden - sofern diese Teile den Vorschriften der Nummern 1 bis 4 entsprechen -, nicht als Bestandteile der Übertragungseinrichtung angesehen,

c) oder aus einer Anlage, deren Betätigungseinrichtung und Übertragungseinrichtung von denen der anderen Anlagen unabhängig sind.

§ 3 - Sondervorschriften für langsame Fahrzeuge

1. Die Betriebsbremsanlage von langsamen Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h und ihren Anhängern muss auf die Achsen wirken, die zusammen mindestens 50% des höchstzulässigen Gesamtgewichts unter den Achsen tragen.

Ferner ist es möglich, dass bei diesen Fahrzeugen die Betätigungseinrichtung für die Feststellbremsanlage von der Betätigungseinrichtung für die Betriebsbremsanlage nicht unabhängig ist.

2. Die Betriebsbremsanlage von langsamen Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h und ihren Anhängern muss auf die Achsen wirken, die zusammen mindestens 65 % des höchstzulässigen Gesamtgewichts unter den Achsen tragen.

3. Sind die Bremsflächen der Betriebsbremse auf einer Antriebsachse befestigt und wird eine andere Antriebsachse durch Kuppeln dieser Achse gebremst, darf diese Achse auskuppelbar sein, vorausgesetzt, dass sie bei Betätigung der Betriebsbremse oder bei Störung in der Betätigung des Kuppelmechanismus automatisch gekuppelt wird.

Art. 52 - Besondere Bauvorschriften für Bremsanlagen von Fahrzeugen

§ 1 - Federspeicherbremsen

1. Begriffsbestimmung

“**Federspeicherbremsen**” sind Einrichtungen, bei denen die zur Bremsung erforderliche Energie von einer oder mehreren Federn geliefert wird, die als Energiespeicher wirken.

2. Allgemeine Bestimmungen

- a) Federspeicherbremsen dürfen nicht für die Betriebsbremsung verwendet werden.
- b) Bei allen Drücken, die in der Vorratsleitung zum Federkompressionsraum auftreten können, darf eine leichte Druckschwankung keine große Schwankung der Bremskraft hervorrufen.
- c) Die Vorratsleitung zum Federkompressionsraum muss eine Energiereserve besitzen, an die keine andere Einrichtung oder Ausrüstung angeschlossen ist. Diese Vorschrift gilt nicht, wenn die Federn durch mindestens zwei voneinander unabhängige Einrichtungen zusammengedrückt gehalten werden können.
- d) Die Anlage muss so beschaffen sein, dass die Bremsen mindestens dreimal angelegt und gelöst werden können, wenn der Anfangsdruck im Federkompressionsraum dem vorgesehenen Höchstdruck entspricht. Diese Bedingung muss erfüllt sein, wenn die Bremsen eng eingestellt sind.
- e) Der Druck im Federkompressionsraum, bei dem eine Betätigung der Bremsen durch die Federn einsetzt, wenn diese eng eingestellt sind, darf nicht größer sein als 80 % des für eine normale Betätigung verfügbaren Mindestdrucks (pm).
- f) Sinkt der Druck im Federkompressionsraum unter den Wert, bei dem die Bewegung der Teile der Bremsen einsetzt, muss eine (optische oder akustische) Warneinrichtung ausgelöst werden. Sofern diese Bedingung erfüllt ist, darf diese Warneinrichtung dieselbe wie die in Artikel 51 §1 Nr.13 vorgesehene Warnvorrichtung sein.
- g) Wird ein Fahrzeug, das zum Ziehen von mit durchgehenden oder halbdurchgehenden Bremsen ausgestatteten Anhängern eingerichtet ist, mit Federspeicherbremsen ausgerüstet, muss die automatische Betätigung der Federspeicherbremsen eine Betätigung der Bremsen des gezogenen Fahrzeugs auslösen.

3. Hilfslöseeinrichtung

- a) Federspeicherbremsen sind so zu bauen, dass bei einem Funktionsfehler die Bremsen ohne Benutzung der normalen Betätigungseinrichtung gelöst werden können. Diese Bedingung kann durch eine (pneumatische, mechanische usw.) Hilfseinrichtung erfüllt werden.
- b) Ist zur Betätigung der unter Buchstabe a) erwähnten Einrichtung ein Werkzeug oder ein Schlüssel erforderlich, sind diese im Fahrzeug mitzuführen.

§ 2 - Feststellbremsanlagen mit mechanischer Verriegelung der Bremszylinder

1. Begriffsbestimmung

Als "**Feststellbremsanlage mit mechanischer Verriegelung**" bezeichnet man die Einrichtung, bei der die Feststellbremsung dadurch sichergestellt wird, dass die Kolbenstange des Bremszylinders mechanisch eingeklemmt wird.

Die mechanische Verriegelung erfolgt dadurch, dass man die Druckluft aus der Verriegelungskammer entweichen lässt; diese Anlage ist so eingerichtet, dass sie sich löst, wenn der Überdruck in der Verriegelungskammer wieder hergestellt wird.

2. Sonderbestimmungen

- a) Nähert sich der Druck im Kompressionsraum einem Wert, der der mechanischen Verriegelung entspricht, muss eine (optische oder akustische) Warneinrichtung ausgelöst werden.
- b) Bei Zylindern mit mechanischer Verriegelungseinrichtung muss die Betätigung des Bremskolbens durch zwei getrennte Energiequellen gewährleistet sein.
- c) Ein verriegelter Bremszylinder darf nur gelöst werden können, wenn sichergestellt ist, dass die Bremsanlage nach dem Lösen erneut betätigt werden kann.
- d) Im Hinblick auf den Ausfall der Energiequelle für die Verriegelungskammer ist eine Hilfsverriegelungseinrichtung (z.B. mechanisch oder mit Hilfe von Druckluft) vorzusehen; diese Einrichtung kann mit der Luft aus einem Fahrzeugreifen gespeist werden.

§ 3 - Fahrzeuge, für die der Typpgenehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1976 eingereicht worden ist, müssen jedoch, wenn sie den Vorschriften von §1 und §2 des vorliegenden Artikels nicht genügen können, folgenden Vorschriften entsprechen:

1. In Druckluftbremsanlagen müssen die Behälter mit einer Ablassvorrichtung versehen sein.

2. Ist eine Bremsanlage mit einem Gerät zur Regelung der Bremskräfte je nach Ladung und zur Außerbetriebsetzung davon versehen, muss dieses Gerät sich an einer gut sichtbaren Stelle befinden und für die Betätigung leicht zugänglich sein.

Die verschiedenen Betriebseinstellungen des Geräts müssen klar angezeigt sein. Diese Bedingungen brauchen nicht erfüllt zu sein, wenn das Gerät selbsttätig funktioniert.

3. Bei Kraftfahrzeugen, mit denen ein Anhänger mit einer vom Führer des Zugfahrzeugs betätigten Bremse gezogen werden darf, muss die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeugs mit einer Einrichtung versehen sein, mit der es möglich ist, bei Ausfall der Anhängerbremsanlage oder bei Unterbrechung der pneumatischen (oder sonstigen) Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger das Zugfahrzeug mit der für die Hilfsbremsung vorgeschriebenen Wirkung durch die Betriebsbremse abzubremse; diese Einrichtung muss sich am Zugfahrzeug befinden.

4. Geräte, die nicht Bestandteil einer Bremsanlage sind, dürfen nur über ein Überströmventil oder eine gleichwertige selbsttätig funktionierende Vorrichtung an den Energievorrat einer Bremsanlage angeschlossen sein.

Dieses Ventil oder diese Vorrichtung muss so nah wie möglich an der Anschlussstelle des Vorratsbehälters oder der Vorratsleitung angebracht und so eingestellt sein, dass der Druck im Behälter nicht unter 65% des normalen Betriebswerts liegen kann.]

Art. 53 - Zusätzliche Bauvorschriften für Bremsanlagen

§ 1 - Größe der Behälter für Druckluftbremsen

1. Allgemeine Vorschriften

a) Fahrzeuge mit Druckluftbremsanlage müssen mit Luftbehältern versehen sein, deren Größe den Vorschriften in den Nummern 2 und 3 entspricht.

b) Wenn die Bremsanlage so ausgelegt ist, dass bei völligem Ausfall der Energiequelle eine Restbremswirkung erhalten bleibt, die mindestens der für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebenen Bremswirkung entspricht, ist für die Größe der Luftbehälter keinerlei Regel vorgeschrieben.

c) Für die Prüfung nach den Vorschriften in den Nummern 2 und 3 sind die Bremsen möglichst eng einzustellen.

2. Motorfahrzeuge

a) Die Luftbehälter der Motorfahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass nach acht Vollbremsungen die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Bremswirkung noch immer gewährleistet ist.

b) Bei den Prüfungen sind nachstehende Bedingungen einzuhalten:

1) Das anfängliche Energieniveau in den Behältern muss dem vom Hersteller angegebenen Wert entsprechen. Dieser Wert muss die für die Betriebsbremsanlage vorgeschriebene Wirkung gewährleisten.

2) Der oder die Behälter dürfen nicht gespeist werden; ferner werden der oder die Behälter für Nebenverbraucher abgeschaltet.

3) Bei Motorfahrzeugen, die zum Ziehen eines Anhängers oder eines Sattelanhängers zugelassen sind, ist die Vorratsleitung zu schließen und an die Bremsleitung ein Zwischenbehälter von 0,5 l Inhalt anzuschließen. Vor jeder einzelnen Bremsung ist der Druck im Zwischenbehälter auf Null zu bringen. Nach der unter Buchstabe a) erwähnten Prüfung darf das Energieniveau für die Bremsleitung nicht unter die Hälfte des Wertes absinken, der nach der ersten Bremsung gemessen wurde.

3. Anhänger (einschließlich Sattelanhänger)

a) Die Luftbehälter von Anhängern müssen so beschaffen sein, dass das Energieniveau für die Speisung der Radzylinder nach acht Vollbremsungen mit der Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeugs nicht unter die Hälfte des Wertes absinkt, der nach der ersten Bremsung gemessen wurde.

b) Bei der Prüfung sind folgende Bedingungen einzuhalten:

1) Der Behälterdruck zu Beginn der Prüfung muss dem vom Hersteller angegebenen Höchstwert entsprechen.

2) Die Vorratsleitung ist zu schließen; ferner werden die Behälter für Nebenverbraucher abgeschaltet.

3) Der Luftbehälter darf während der Prüfung nicht nennenswert gespeist werden.

4) Bei jeder Bremsung muss der Druck in der Bremsleitung dem vom Hersteller angegebenen Höchstwert entsprechen.

§ 2 - Größe der Behälter für Unterdruckbremsanlagen

1. Kraftfahrzeuge

Vorratsbehälter von Unterdruckbremsanlagen müssen so groß sein, dass nach X Bremsungen der Druck in den Behältern nicht weniger als die Hälfte des ursprünglichen Drucks beträgt.

Diese Prüfung muss bei stillstehendem Motor durchgeführt werden.

Der Faktor X entspricht:

- 7 bei Einkreis-Unterdruckbremssystemen,
- 5 bei Zweikreis-Unterdruckbremssystemen.

Diese Bestimmung gilt nicht für Motorfahrzeuge mit Unterdruck-Bremskraftverstärker, die nicht dazu bestimmt sind, einen Anhänger oder einen Sattelanhänger zu ziehen.

2. Anhänger

a) Der Gesamthalt der Vorratsbehälter der Unterdruckbremsanlagen muss so sein, dass nach einer einzigen Bremsung die in kg/cm^2 ausgedrückte Druckschwankung in den Behältern in Bereichen zwischen folgenden Grenzwerten liegt:

- 0,03 und 0,05 bei Einkreis-Unterdruckbremssystemen (Nenndruck: $0,3 \text{ kg/cm}^2$),
- 0,04 und 0,08 bei Zweikreis-Unterdruckbremssystemen (Nenndruck: $0,3 \text{ kg/cm}^2$).

Der Behälter muss mit einer Vorrichtung zum Anschließen eines Druckmessers versehen sein.

b) Bremskraftregler

Bei Anhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg muss die Betriebsbremsanlage mit einem Gerät versehen sein, mit dem die Bremskräfte an die Beladungszustände des Fahrzeugs angepasst werden können.

Dieser Apparat darf am Zugfahrzeug nur angebracht werden, wenn die Betriebsbremsanlage des Anhängers damit nicht ausgerüstet werden kann.

Diese Bestimmung gilt nicht für ausschließlich von langsamen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 10.000 kg.

§ 3 - Fahrzeuge, für die der Typgenehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1976 eingereicht worden ist, müssen jedoch, wenn sie den Vorschriften von §1 und §2 des vorliegenden Artikels nicht genügen können, folgenden Vorschriften entsprechen:

1. Kraftfahrzeuge

a) Bei Bremsanlagen mit hydraulischer Übertragung:

1) müssen die Einfüllöffnungen der Flüssigkeitsbehälter leicht zugänglich sein,

2) müssen die Flüssigkeitsbehälter so gebaut und am Fahrzeug angebracht sein, dass eine leichte Prüfung des Flüssigkeitsspiegels im Behälter möglich ist, ohne dass dieser geöffnet werden muss; ist diese Bedingung nicht erfüllt, muss eine Warneinrichtung vorhanden sein, die dem Fahrer einen unzureichenden Füllstand, der einen Ausfall der Bremsanlage zur Folge haben könnte, durch ein Warnzeichen anzeigt. Das einwandfreie Funktionieren dieser Warneinrichtung muss vom Fahrer leicht kontrolliert werden können.

3) darf von den Bestimmungen unter Punkt 2 abgewichen werden, wenn:

- das Fahrzeug mit einer Betriebsbremsanlage mit zwei getrennten Kreisen versehen ist, von denen jeder einen Flüssigkeitsbehälter aufweist, wobei dem Fahrer der Ausfall jedes Kreises durch eine Warneinrichtung angezeigt wird; diese Warneinrichtung muss so beschaffen sein, dass der Fahrer vor In-Gang-Setzen des Fahrzeugs kontrollieren kann, ob sie einwandfrei funktioniert;

- das Fahrzeug mit einer anderen Bremsanlage versehen ist, die mindestens die gleichen Garantien bietet.

b) Vorratsbehälter von Luftdruckbremsanlagen müssen so beschaffen sein, dass nach X Bremsungen der Druck in den Behältern nicht weniger als die Hälfte des ursprünglichen Drucks beträgt. Diese Prüfung muss bei stillstehendem Motor durchgeführt werden.

Der Faktor X entspricht:

- 12 bei Einkreis-Druckluftbremssystemen,
- 8 bei Zweikreis-Druckluftbremssystemen,
- 7 bei Einkreis-Unterdruckbremssystemen,
- 5 bei Zweikreis-Unterdruckbremssystemen.

Diese Bestimmung gilt nicht für Motorfahrzeuge mit Druckluft-Bremskraftverstärker, die nicht dazu bestimmt sind, einen Anhänger oder einen Sattelanhänger zu ziehen.

c) Jedes Kraftfahrzeug, das eine mit einem Energiespeicher betriebene Bremse aufweist, muss - falls eine wirksame Bremsung nicht ohne Mitwirkung der Speicherenergie möglich ist - mit einer optisch oder akustisch wirkenden Warneinrichtung versehen sein, die anzeigt, dass die Energie in irgendeinem Teil der Anlage vor dem Bremsventil auf 65% ihres normalen Betriebswerts abgesunken ist. Diese Einrichtung muss unmittelbar und ständig an die Leitung angeschlossen sein. Ein Druckmesser wird nicht als Warneinrichtung angesehen.

d) Wenn für das Arbeiten einer Bremsanlage eine Hilfskraft erforderlich ist, muss der Energievorrat so bemessen sein, dass bei Stillstand des Motors die Bremswirkung ausreichend bleibt, um das Fahrzeug unter den vorgeschriebenen Bedingungen anzuhalten.

e) Ist die Muskelarbeit des Führers bei der Betätigung der Feststellbremsanlage durch eine Hilfskraft verstärkt, muss die Bremsanlage so konzipiert und ausgeführt sein, dass sie selbst bei Ausfall der Hilfskraft blockiert bleibt.

2. Anhänger

Die unter den Buchstaben a), b) und c) vorgesehenen Bestimmungen gelten für ab dem 1. Oktober 1971 in Betrieb genommene Fahrzeuge.

a) Bei Bremsanlagen mit hydraulischer Übertragung:

1) müssen die Einfüllöffnungen der Flüssigkeitsbehälter leicht zugänglich sein,

2) müssen die Flüssigkeitsbehälter so gebaut und am Fahrzeug angebracht sein, dass eine leichte Prüfung des Flüssigkeitsspiegels im Behälter möglich ist, ohne dass dieser geöffnet werden muss.

b) Die Flüssigkeitsbehälter der Luftdruckbremsanlagen müssen so gefüllt sein, dass nach einer einzigen Bremsung die in kg/cm^2 ausgedrückte Druckschwankung in den Behältern in Bereichen zwischen folgenden Grenzwerten liegt:

1) 0,38 und 0,55 bei Einkreis-Druckluftbremssystemen (Nenndruck: $4,5 \text{ kg/cm}^2$),

2) 0,60 und 1,20 bei Zweikreis-Druckluftbremssystemen (Nenndruck: 6 kg/cm^2),

3) 0,03 und 0,05 bei Einkreis-Unterdruckbremssystemen (Nenndruck: $0,3 \text{ kg/cm}^2$),

4) 0,04 und 0,08 bei Zweikreis-Unterdruckbremssystemen (Nenndruck: $0,3 \text{ kg/cm}^2$).

Der Behälter muss mit einer Vorrichtung zum Anschließen eines Druckmessers versehen sein.

c) Bremskraftregler

Bei Anhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg muss die Betriebsbremsanlage mit einem Gerät versehen sein, mit dem die Bremskräfte an die Beladungszustände des Fahrzeugs angepasst werden können.

Dieses Gerät darf am Zugfahrzeug nur angebracht werden, wenn die Betriebsbremsanlage des Anhängers damit nicht ausgerüstet werden kann.

Diese Bestimmung gilt nicht für ausschließlich von langsamen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 10.000 kg.]

Art. 54 - Anhängervorrichtung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger

§ 1 - Kupplung

1. Die Verbindung zwischen gezogenem Fahrzeug und Zugfahrzeug darf nur durch eine einzige, ausreichend starre und starke Kupplung erfolgen.

2. Die Kupplung muss einem vorab von der zuständigen Wallonischen Behörde genehmigten Typ angehören.

3. Die Kupplung muss mit einer Sicherheitsschließvorrichtung versehen sein. Diese Schließvorrichtung muss so konzipiert und ausgeführt sein, dass die Kupplung während der Fahrt eingerastet und verriegelt bleibt und sich nicht lösen kann.

Die Sicherheitsschließvorrichtung darf nur angebracht werden können, wenn die Kupplung eingerastet ist. Außerdem muss die Schließvorrichtung so konzipiert und ausgeführt sein, dass die Kupplung während der Fahrt bei Ausfall der Sicherheitsschließvorrichtung eingerastet bleibt.

4. Wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers mehr als 3.500 kg beträgt, muss die in Nr. 3 erwähnte Schließvorrichtung beim Ankoppeln selbsttätig funktionieren.

5. Die Kupplung am Zugfahrzeug muss entweder an den Längsträgern oder an gleichwertigen Bauteilen oder an den Querträgern oder anderen Bestandteilen des Fahrgestells befestigt sein, die speziell zu diesem Zweck ausgelegt oder eingerichtet und solide mit den Längsträgern verbunden sind.

6. Die Mitte der Kupplung des Sattelanhängers darf sich nicht hinter der Mittellinie der Hinterachse(n) des Zugfahrzeugs befinden.

7. Kupplungen dürfen nicht mehr als 15 cm über den hintersten Punkt des Zugfahrzeugs hinausragen.

8. Beim Abkoppeln darf kein Teil der Kupplung den Boden berühren.

§ 2 - Sicherungsverbindung

1. Anhänger mit einer Vorrichtung zur selbsttätigen Bremsung bei einem Bruch der Kupplung dürfen nicht mit einer Sicherungsverbindung versehen sein.

2. Anhänger ohne Vorrichtung zur selbsttätigen Bremsung bei einem Bruch der Kupplung müssen neben der Kupplung ständig mit einer Sicherungsverbindung versehen sein und mit einer Vorrichtung, die bei einem Bruch der Kupplung verhindert, dass die Anhängerdeichsel den Boden berührt.

3. Die Sicherungsverbindung kann aus einem/r oder zwei Seilen oder Ketten bestehen und muss so nah wie möglich an der Längsmittlebene des Fahrzeugs angebracht sein. Die Sicherungsverbindung muss es ermöglichen, dass der bis zu seinem höchstzulässigen Gesamtgewicht beladene Anhänger am Zugfahrzeug angekoppelt bleibt.

4. Bei Anhängern mit Betriebsbremse darf die Sicherungsverbindung die Funktionstüchtigkeit der Bremsanlage nicht beeinträchtigen.

5. Die Sicherungsverbindung darf erst nach Abkoppeln des Anhängers in Betrieb treten.

§ 3 - Anhängerdeichsel

1. Die Anhängerdeichsel muss so gebaut und befestigt sein, dass sie unter allen Umständen ohne Bruch oder bleibende Verformung den auftretenden Kräften standhält.

2. Anhänger mit Deichsel-Lenkgestell müssen mit einer Dreiecksdeichsel versehen sein.

3. Die Dreiecksdeichsel darf nicht aus Rohren oder sonstigen geschlossenen Profilen bestehen.

§ 4 - Vertikale Kraft auf dem Auflagepunkt

1. Bei einachsigen Anhängern muss die auf den Auflagepunkt wirkende Kraft nach unten gerichtet sein, wenn der Anhänger auf horizontaler Ebene stillsteht.

2. Der Wert dieser Kraft darf weder unter 2% noch über 10% des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Anhängers liegen.

Die benutzte Kupplung und die Befestigungsvorrichtungen müssen entsprechend ausgelegt und gebaut sein. Diese Vorschrift gilt weder für Sattelanhänger noch für langsame Fahrzeuge.

§ 5 - Kugeldrehkränze

Kugeldrehkränze müssen einem vorab von der zuständigen Wallonischen Behörde genehmigtem Typ angehören.

§ 6 - Genehmigung

1. Der Antrag auf Genehmigung eines Typs einer Kupplung oder eines Kugeldrehkranzes muss vom Hersteller der Vorrichtung unabhängig von dem in Artikel 3 vorgesehenen Antrag auf Genehmigung des Typs eines Fahrgestells oder eines selbsttragenden Fahrzeugs beim Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen schriftlich eingereicht werden.

2. Dem Antrag müssen eine Bescheinigung des Herstellers und alle von der zuständigen Wallonischen Behörde im Hinblick auf die Genehmigung geforderten Schriftstücke beigelegt werden.

In der Bescheinigung muss Folgendes angegeben sein:

a) für alle Kupplungen: das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers/der Anhänger,
b) für Kupplungen von Sattelanhängern und für Kugeldrehkränze darüber hinaus: das höchstzulässige Gesamtgewicht unter diesen Bauteilen.

3. Die Genehmigung wird unter Berücksichtigung der Angaben des Herstellers und der von der zuständigen Wallonischen Behörde festgelegten Sicherheits- und Stabilitätskriterien erteilt.

4. Die Genehmigung wird von der zuständigen Wallonischen Behörde schriftlich notifiziert. Diese Genehmigung macht die zuständige Wallonische Behörde nicht haftbar und verringert keineswegs die Verantwortung des Antragstellers.

5. Der Antragsteller trägt die Genehmigungskosten, für die von der zuständigen Wallonischen Behörde eine Preistabelle erstellt wird.

§ 7 - Identifikation

Der Hersteller muss auf einer Metallplakette, die an der Kupplung beziehungsweise am Kugeldrehkranz festgeschweißt oder -genietet wird, Marke und Typ der Kupplung beziehungsweise des Kugeldrehkranzes unauswischbar angeben.

Es ist jedoch nicht obligatorisch, diese Plakette an Kugelkupplungen anzubringen, wenn Marke und Typ der Kupplung in den Kopf der Kugelkupplung eingegossen oder eingraviert sind. Eine Markierung im Handgriff ist ebenfalls zulässig, vorausgesetzt, dass dieser Handgriff nicht vom Gehäuse der Kugelkopfkupplung abmontiert werden kann.

§ 8 - Schleppvorrichtung

Jedes Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 2.500 kg muss an der Vorderseite mit einer Vorrichtung versehen sein, durch die die Kraft des ziehenden Fahrzeugs direkt auf die Längsträger des Fahrgestells oder Fahrgestellersatzes übertragen werden kann.

§ 9 - 1. Vor dem 1. Oktober 1971 in Betrieb genommene Fahrzeuge müssen, wenn sie nicht allen Vorschriften der Paragraphen 1 bis 8 genügen können, den Bestimmungen von §1 Nr. 1, 3, 4, 5, 7 und 8, §2 Nr. 2 und 5, §3 Nr. 1 und §8 entsprechen.

2. Langsame Fahrzeuge und Material besonderer Bauart müssen, wenn sie nicht allen Vorschriften der Paragraphen 1 bis 8 genügen können, den Bestimmungen von §1 Nr. 1, 3, 4, 5, 7 und 8, §2, §3, §4 und §8 entsprechen.

Art. 54bis - [aufgehoben]

Art. 55 - Unterfahrschutz und Seitenschutz

§ 1 - Jedes Fahrzeug muss so gebaut und/oder ausgerüstet sein, dass es einem von hinten auffahrenden Fahrzeug der Klasse M1 und N1 einen über die gesamte Breite wirksamen Schutz gegen Unterfahren bietet.

Eine besondere Unterfahrschutzeinrichtung, nachstehend "Unterfahrschutzeinrichtung" genannt, besteht in der Regel aus einem Querträger und Verbindungselementen zu den Fahrzeuglängsträgern oder anderen, an deren Stellen vorhandenen Bauteilen.

Die Unterfahrschutzeinrichtung muss am Fahrzeug so weit hinten wie möglich angebracht sein. Bei unbeladenem Fahrzeug darf die untere Begrenzung der Unterfahrschutzeinrichtung an keiner Stelle höher als 55 cm über der Fahrbahn liegen.

Was die Fahrzeuge N2, N3, O3 und O4 betrifft, darf die Breite des Unterfahrschutzes die Breite der hinteren Achse, gemessen über die äußersten Punkte der Räder, wobei der Latsch nicht berücksichtigt wird, an keiner Stelle überschreiten und an keiner Stelle um mehr als 10 cm unterschreiten. Sind mehrere Hinterachsen vorhanden, so ist die breiteste Achse maßgebend.

Was die Fahrzeuge M1, M2, M3, N1, O1 und O2 betrifft darf die Höhe unter dem Heckteil des unbeladenen Fahrzeugs nicht 55 cm auf einer Breite überschreiten, die an jeder Seite nicht mehr als 10 cm der Breite der Hinterachse unterschreitet (ohne Berücksichtigung des Latsches). Sind mehrere Hinterachsen vorhanden, so ist die breiteste Hinterachse maßgebend. Diese Vorschrift muss wenigstens auf einer gedachten Linie von höchstens 45 cm Abstand zum hinteren äußersten Ende des Fahrzeugs eingehalten werden. Falls die betreffenden Fahrzeuge nicht diesen Vorschriften entsprechen, müssen sie den in Absatz 4 des Paragraphen 1 des Artikels 55 erwähnten Vorschriften genügen.

Die Höhe des Profils des Querträgers muss mindestens 10 cm betragen. Die äußeren seitlichen Teile des Querträgers dürfen weder nach hinten gekrümmt sein noch nach außen zu irgendeiner scharfen Kanten aufweisen.

Die Unterfahrschutzeinrichtung darf auch so ausgeführt sein, dass sich ihre Lage hinten am Fahrzeug verändern lässt. Es muss dann gewährleistet sein, dass sie sich in der Funktionslage so verriegeln lässt, dass eine unbeabsichtigte Änderung der Lage am Fahrzeug ausgeschlossen ist. Die Verstellung der Unterfahrschutzeinrichtung muss durch Betätigungskräfte von nicht mehr als 40 daN möglich sein.

Die Unterfahrschutzeinrichtung muss eine ausreichende Festigkeit gegenüber in Fahrzeuglängsrichtung wirkenden Kräften haben und muss in Funktionslage mit den Fahrzeuglängsträgern oder anderen, an deren Stelle vorhandenen Bauteilen verbunden sein. Während und nach dem Aufbringen dieser Kräfte darf der waagerechte Abstand zwischen der Hinterseite der Einrichtung und dem Fahrzeugheck 40 cm nicht überschreiten. Dieser Abstand wird bei unbeladenem Fahrzeug gemessen, wobei die Fahrzeugteile, die mehr als 2 m über der Fahrbahn liegen, unberücksichtigt bleiben.

Bei Fahrzeugen mit Hubladebühnen kann die Unterfahrschutzeinrichtung aufgrund der Tragmechanik auch unterbrochen sein. In solchen Fällen darf der seitliche Abstand zwischen den Bauteilen der Unterfahrschutzeinrichtung und den Elementen der Hubladebühne, die die Unterbrechung erforderlich machen, nicht mehr als 2,5 cm betragen. Die einzelnen Bauteile der Unterfahrschutzeinrichtung müssen eine wirksame Fläche von jeweils mindestens 350 cm² aufweisen.

In Abweichung davon brauchen Fahrzeuge der nachstehend genannten Bauarten keinen Unterfahrschutz zu haben: Sattelzugmaschinen, Langholzwagen und ähnliche Anhänger, die zum Transport von Baumstämmen oder anderen langen Gegenständen bestimmt sind, sowie Fahrzeuge, bei denen das Vorhandensein einer besonderen Unterfahrschutzeinrichtung mit dem Verwendungszweck des Fahrzeugs unvereinbar ist.

§2 - Ab dem 11. September 2007 müssen die Vorschriften der Richtlinie 2006/20/EG der Kommission vom 17. Februar 2006 zur Anpassung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über die Kraftstoffbehälter und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt eingehalten werden:

- für die EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung eines Fahrzeugtyps,
- für die EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung einer Unterfahrschutzeinrichtung als technische Einheit.]

§3 - Ab dem 11. März 2010 müssen die Vorschriften der vorerwähnten Richtlinie 2006/20/EG eingehalten werden in Bezug auf:

- die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von neuen Fahrzeugen,
- den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines hinteren Unterfahrschutzes als selbstständige technische Einheit.

§ 4 - Seitenschutz

Die Längsseiten des Fahrzeugs dürfen keine Öffnungen mit einer Länge von mehr als 200 cm, einer Tiefe von mehr als 30 cm und einer freien Höhe über dem Boden von mehr als 130 cm aufweisen.

Diese Bestimmung gilt nur für ab dem 1. Oktober 1971 in Betrieb genommene Fahrzeuge.

§ 5 - Die nach den in den Artikeln 3 und 3bis festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Richtlinie 89/297/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 13. April 1989 (5) zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über seitliche Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) bestimmter Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sind verbindlich für alle Kraftfahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1992 eingereicht wird.

§ 6 - Die Vorschriften von §5 sind verbindlich für alle ab dem 1. Januar 1994 in Betrieb genommenen Fahrzeuge.

Art. 56 - Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen (Diebstahlsicherung)

§ 1 - Personenkraftwagen, Kombiwagen, Kleinbusse und Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1977 eingereicht wird, müssen mit einer Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung dieser Fahrzeuge (Diebstahlsicherung) ausgestattet sein.

§ 2 - Die Bedingungen, denen diese Vorrichtungen genügen müssen, werden von Dem Wallonischen Minister festgelegt.

KAPITEL VII - Ausstattung

Art. 57 - Fahrerraum, Fahrersitz, Innen- und Außenausstattung

§ 1 - Der Fahrer muss freie Sicht haben, ohne durch irgendwelche unnützen oder nicht ordnungsgemäßen Gegenstände oder Aufschriften behindert zu werden.

Es müssen alle notwendigen Vorkehrungen getroffen werden, damit der Fahrer nicht durch die Innenbeleuchtung des Fahrzeugs behindert wird.

§ 2 - Der Innenraum muss ausreichend belüftet werden können.

Wenn der Motor sich ganz oder teilweise im Innenraum befindet, muss er durch feuerfeste, isolierende und solide gebaute Wände hermetisch vom Innenraum getrennt sein.

§ 3 - Der Teil des Bodens oder der Schutzwand, durch den die Pedale und Hebel durchgeführt werden oder an dem sie befestigt sind, muss so ausgelegt sein, dass Funktionstüchtigkeit und Betätigung dieser Pedale und Hebel nicht beeinträchtigt werden können. Die Öffnungen zur Durchführung der Pedale und Hebel dürfen nicht größer sein als es für die Funktionstüchtigkeit notwendig ist und sie müssen verschlossen sein, wenn die Pedale und Hebel sich in Ruhestellung befinden. Boden und Schutzwand müssen solide befestigt sein und dürfen keine unnötigen Öffnungen aufweisen.

§ 4 - Ist der Fahrerraum durch eine Wand vom Rest der Karosserie getrennt, muss für den Fahrer sowohl links als auch rechts ein zugänglicher Notausstieg von mindestens 40 x 40 cm zur Verfügung stehen. Einer dieser Notausstiege kann durch einen gleichwertigen Notausstieg entweder im Dach oder in der Hinterwand ersetzt werden.

Das Fahrzeug muss ohne größere Bewegung des Körpers gesteuert werden können.

Der Fahrersitz muss solide befestigt und so angebracht sein, dass er nur anhand der dafür vorgesehenen Vorrichtung verschoben werden kann. Der Sitz muss von der Vorderseite der Rückenlehne bis zum vorderen Teil der Sitzfläche mindestens 35 cm tief sein.

Der für den Fahrer vorgesehene Platz muss mindestens 55 cm breit sein, wobei mindestens 27,5 cm beiderseits der Mitte des Lenkrades verfügbar sein müssen.

Bei mindestens einer Stellung des Fahrersitzes muss der kleinste horizontale Abstand zwischen dem hintersten Punkt des Lenkrads und der Rückenlehne dieses Sitzes mindestens 35 cm betragen. Bei einem Fahrersitz, der mit einem Gewicht von 75 kg belastet ist, muss der vertikale Abstand zwischen dem tiefsten Punkt des Lenkrads und der Sitzfläche dieses Sitzes mindestens 16 cm betragen.

§ 5 - Der für jede neben dem Fahrer sitzende Person vorgesehene Platz muss in Linien- und Reisebussen mindestens 43 cm und in allen anderen Fahrzeugen mindestens 40 cm breit sein. Dieser Platz wird von der Begrenzung des dem Fahrer vorbehaltenen Mindestraums an oder von der ungünstigsten Position des Schalthebels oder Handbremshebels an gemessen, wobei der ungünstigste Wert maßgebend ist.

Der oben erwähnte Platz wird in Höhe der Sitzfläche des Sitzes gegen die Rückenlehne gemessen. Bei anderen Fahrzeugen als Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbussen müssen diese Abmessungen bis auf einer Höhe von mindestens 65 cm vertikal darüber eingehalten werden.

Die Anforderungen, denen die Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerungen entsprechen muss, werden von Dem Wallonischen Minister festgelegt.

§ 6 - Bei Linien- und Reisebussen dürfen neben dem Fahrer Sitze vorgesehen werden, sofern ihre Rückenlehne sich nicht vor der des Fahrers befindet.

Wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht dieser Fahrzeuge mehr als 5.000 kg beträgt, müssen sie mit einem getrennten höhen- und längsverstellbaren Fahrersitz ausgestattet sein.

§ 7 - Innenausstattung

In Sachen Innenausstattung müssen die Fahrzeuge folgenden Anforderungen entsprechen:

1. Die Teile des Fahrzeugs, an denen die Insassen sich stoßen könnten, wenn sie bei einer plötzlichen Verlangsamung oder einem abrupten Anhalten nach vorne geschleudert werden, dürfen weder gefährliche Unebenheiten noch scharfe Kanten aufweisen, die das Risiko oder die Schwere von Verletzungen der Insassen vergrößern könnten.

2. Die Vorrichtung zum Öffnen des Schiebedachs muss so konzipiert und angebracht sein, dass die Möglichkeit einer zufälligen Betätigung, insbesondere bei einem Zusammenstoß, ausgeschlossen ist.

3. Die Türen der Schränke und Haushaltgeräte dürfen sich durch die Bewegungen des fahrenden Fahrzeugs nicht unerwartet öffnen, auch nicht bei abruptem Bremsen.

4. Die Vorschriften der Richtlinie 78/932/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 16. Oktober 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kopfstützen für Sitze von Kraftfahrzeugen oder der Regelung Nr. 25 der Wirtschaftskommission für Europa in Genf über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von in Fahrzeugsitze einbezogenen und von nicht einbezogenen Kopfstützen und ihrer am 11. August 1981 in Kraft getretenen Änderungsserie 01 sind verbindlich für alle Fahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1986 eingereicht wird.

5. Die Anhänge der Richtlinie 74/408/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 22. Juli 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung), umgesetzt in belgisches Recht durch den Königlichen Erlass vom 3. Dezember 1976 über die Typp Genehmigung für Kraftfahrzeuge, was die Sitze und ihre Verankerung betrifft, und abgeändert durch die Richtlinie 96/37/EG der Kommission vom 17. Juni 1996, umgesetzt in belgisches Recht durch den vorerwähnten Königlichen Erlass vom 26. Februar 1981, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 7. Oktober 1996, sind auf Fahrzeuge anwendbar, die ab dem 31. März 2003 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen werden.]

§ 8 - Außenausstattung:

In Sachen Außenausstattung müssen Fahrzeuge folgenden Anforderungen entsprechen:

1. Der Teil der Karosserie, der sich vor der Windschutzscheibe befindet, darf nach vorne weder Bauteile oder Zubehörteile, die aus technischer Sicht nicht unbedingt notwendig sind, noch Verzierungen umfassen:

a) die spitz oder scharf sind,

b) die entweder einen spitzen Winkel oder einen gefährlichen Vorsprung bilden und bei einem Zusammenstoß das Risiko einer körperlichen Verletzung für andere Verkehrsteilnehmer erheblich vergrößern können.

2. Die Längsseiten und die Hinterseite dürfen weder Zubehörteile, die aus technischer Sicht nicht unbedingt notwendig sind, noch spitze oder scharfe Verzierungen aufweisen.

§ 9 - Die Bestimmungen der Paragraphen 7 und 8 sind nur anwendbar auf Fahrzeuge, die ab dem 1. Oktober 1971 in Betrieb genommen worden sind.]

§ 10 - Umsturzschutzvorrichtungen für landwirtschaftliche Zugmaschinen

1. Die nach den in den Artikeln 3 und 3*bis* festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Richtlinie 79/622/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Juni 1979 und der Richtlinie 82/953/EWG der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 15. Dezember 1982 zur Anpassung der Richtlinie 79/622/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Umsturzschutzvorrichtungen für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (statische Prüfungen) an den technischen Fortschritt dürfen auf Antrag des Herstellers anwendbar gemacht werden.

2. Der in Artikel 3*bis* §3 geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der entweder von der Vereinigung der Gewerbetreibenden Belgiens VoG, avenue A. Drouart/Drouartlaan 27-29, 1160 Brüssel oder vom Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen ausgestellt wird.

3. Ab dem 1. Juli 1988 werden die Vorschriften von Nr. 1 verbindlich für alle Fahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab diesem Datum eingereicht wird.

4. Ab dem 1. Juli 1989 werden die Vorschriften von Nr. 1 verbindlich für alle Fahrzeuge, die ab diesem Datum erstmals in neuem Zustand in Betrieb genommen werden.

Art. 58 – 1) Windschutzscheibe

1.1 Die Windschutzscheibe(n) der Kraftfahrzeuge müssen aus langlebigem, transparentem Verbundglas oder vorgespanntem Glas bestehen, wobei die Transparenz beiderseits der Verglasung gleich sein muss, und dürfen bei einem Bruch nicht in scharfe Splitter zerfallen.

1.2 Ab dem 1. Juli 1981 müssen Windschutzscheiben, die für Kraftfahrzeuge bestimmt sind, für die der Genehmigungsantrag ab diesem Datum eingereicht wird, gemäß den Vorschriften in Anlage 10 zu vorliegendem Erlass genehmigt werden.

1.3 Zwischen dem 1. Juli 1981 und dem 1. Juli 1986 müssen Kraftfahrzeuge außerdem nach folgendem Zeitplan progressiv mit einer genehmigten Windschutzscheibe aus Verbundglas ausgerüstet werden:

- ab 1. Juli 1981: alle Personenkraftwagen und Kombiwagen mit einem Hubraum von mehr als 1600 cc, für die der Genehmigungsantrag ab diesem Datum eingereicht wird,

- ab 1. Juli 1983: alle Personenkraftwagen und Kombiwagen mit einem Hubraum von mehr als 1200 cc, für die der Genehmigungsantrag ab diesem Datum eingereicht wird,

- ab 1. Juli 1985: alle Personenkraftwagen, Kombiwagen, Kleinbusse, Linienbusse, Reisebusse und Lastkraftwagen, für die der Genehmigungsantrag ab diesem Datum eingereicht wird,

- ab 1. Juli 1986: alle neuen Fahrzeuge, die ab diesem Datum zugelassen werden, mit Ausnahme der in Artikel 1 Punkt 11 des vorliegenden Erlasses erwähnten Fahrzeuge.

2) Sonstige Sichtfenster

2.1 Unter sonstigen Sichtfenstern versteht man Fenster, die dazu bestimmt sind, je nach Fall die Sicht und die Lichtdurchlässigkeit von einer Stelle zu einer anderen zu gewährleisten, wenn diese durch eine Wand voneinander getrennt sind.

Es kann sich um folgende Fenster handeln:

- Seiten-, Heck- oder Dachfenster von Personenkraftwagen,
- Front-, Seiten-, Heck- oder Dachfenster von Anhängern,
- Trennfenster im Innern von Kraftfahrzeugen oder ihren Anhängern.

2.2 Sichtfenster müssen beiderseits des Fensters die gleiche Transparenz haben.

An Fahrzeugen der Klasse M1 dürfen auf der Windschutzscheibe und den vorderen Seitenfenstern keine Selbstklebefolien oder nicht originalen Beschichtungen angebracht werden. Diese Bestimmung gilt auch für die Heckscheibe, wenn das Fahrzeug an der der Fahrerseite gegenüberliegenden Seite nicht mit einem Außenrückspiegel ausgerüstet ist.

2.3 Sichtfenster müssen aus langlebigem Material bestehen, das bei einem Bruch nicht in scharfe Splitter zerfällt.

2.4 Glasfenster müssen aus Verbundglas oder vorgespanntem Glas bestehen.

2.5 Ab dem 1. Juli 1982 müssen die in Punkt 2.4 des vorliegenden Artikels erwähnten Fenster, die für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger bestimmt sind, für die der Genehmigungsantrag ab diesem Datum eingereicht wird, gemäß den Vorschriften in Anlage 10 zu vorliegendem Erlass genehmigt werden.

3) Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung müssen an jeder Längsseite mit Scheiben oder Sichtfenstern versehen sein, deren gesamte Durchschnittslänge mindestens 65 % der Durchschnittslänge des Fahrgastraums entspricht. Diese Scheiben oder Sichtfenster müssen über die gesamte Länge dieses Raums sinnvoll verteilt sein und eine rationale Höhe haben.

4)

4.1 Die Bestimmungen der Punkte 2.2, 2.5 und 3 gelten jedoch nicht für Zellenwagen und Fahrzeuge der Ordnungskräfte.

4.2 Die Bestimmungen von Punkt 2.2 gelten nicht für Krankenwagen und Geld- und Werttransporte.

4.3 Die Bestimmungen der Punkte 1, 2.5 und 3 gelten nicht für Scheiben aus kugelsicherem Glas, die vor Angriffen schützen.

Die Genehmigung wird jedoch durch eine Bescheinigung ersetzt, die von der zuständigen Wallonischen Behörde auf ausreichend gerechtfertigten Antrag des Herstellers des Fahrzeugs oder des Umbauers ausgestellt wird. Diese Bescheinigung muss im Fahrzeug mitgeführt werden.]]

5) Genehmigungsverfahren

5.1 Die Genehmigungsanträge müssen in dreifacher Ausfertigung beim Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen eingereicht werden.

5.2 Das für die Durchführung der Prüfungen anerkannte Labor ist das Landesinstitut für Glas, Boulevard Defontaine 10 in 6000 Charleroi.

5.3 Auf den genehmigten Glasscheiben wird ein Prüfzeichen angebracht, bestehend aus:

- einem Kreis, in dem entweder der Buchstabe "B" oder das Symbol "Ex" steht, wobei x die Kodenummer eines Landes darstellt, das dem Übereinkommen von 1958 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung beigetreten ist,

- der zugewiesenen Genehmigungsnummer, rechts vom oder unter dem Kreis,

- einem zusätzlichen Symbol für Windschutzscheiben, über dem oder links vom Kreis.

Dieses Symbol ist:

I. für Scheiben aus vorgespanntem Glas,

II. für Scheiben aus normalem Verbundglas,

III. für Scheiben aus vorbehandeltem Verbundglas.

6) Die zuständige Wallonische Behörde befugt, bilaterale Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung der Genehmigung von Sicherheitsscheiben mit Ländern zu verhandeln, die Regelungen haben, die der in vorliegendem Artikel aufgenommenen Regelung entsprechen.

Art. 59 - Ein- und Ausstiege von Kraftfahrzeugen

1) Türen

1.1 Seitentüren von Kraftfahrzeugen

Wenn Seitentüren aus nur einem Türflügel bestehen und um eine vertikale oder beinahe vertikale Achse drehen, müssen ihre Scharniere sich vorne befinden.

Diese Bestimmung gilt nicht für langsame Fahrzeuge.

1.2 Für Fahrzeuge der Klasse M1 geltende Vorschriften

1.2.1 Vorschriften der Richtlinie 70/387/EWG

1.2.1.1 Die nach den in den Artikeln 3 und 3*bis* festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Richtlinie 70/387/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27. Juli 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Türen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern dürfen auf Antrag des Herstellers angewandt werden.

1.2.1.2 Der in Artikel 3*bis* § 3 geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der entweder vom Hohen Institut für Verkehrssicherheit VoG, chaussée de Haecht/Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brüssel oder vom Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen ausgestellt wird.

1.2.2 Vorschriften der ECE-Regelung Nr. 11

1.2.2.1 Die nach den in Artikel 3*ter* festgelegten Modalitäten angewandten Vorschriften der Regelung Nr. 11 der Wirtschaftskommission für Europa in Genf über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Türschlösser und Türaufhängungen und ihrer am 6. Mai 1974 und 15. März 1981 in Kraft getretenen Änderungsserien 01 und 02 dürfen auf Antrag des Herstellers angewandt werden.

1.2.2.2 Der in Artikel 3*ter* §3 geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der entweder vom Hohen Institut für Verkehrssicherheit VoG, chaussée de Haecht/Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brüssel oder von der Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Straßenverkehr - Technische Direktion, Rue de la Loi/Wetstraat 155, 1040 Brüssel oder vom Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen ausgestellt wird.

2) Besondere Vorschriften für Ein- und Ausstiege von vor dem 1. Juni 1987 in neuem Zustand in Betrieb genommenen Linien- und Reisebussen sowie von ab dem 1. Juni 1987 in neuem Zustand in Betrieb genommenen Linien- und Reisebussen mit einer Anzahl Plätze von weniger als 17 außer dem Fahrersitz

2.1 Fahrgasttüren von Linien- und Reisebussen

Linienbusse mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 5.000kg müssen mit mindestens zwei Fahrgasttüren ausgestattet sein. Eine dieser Türen muss sich an der rechten Längsseite befinden.

Die anderen Fahrzeuge dürfen mit nur einer Fahrgasttür ausgestattet sein. Bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 5.000 kg muss diese Tür sich an der rechten Längsseite befinden. An der linken Längsseite darf sich keine Fahrgasttür befinden.

Fahrgasttüren müssen einen freien Durchgang bieten von mindestens:

- 1.000 mm in der Höhe und 500 mm in der Breite bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 2.500 kg,

- 1.300 mm in der Höhe und 550 mm in der Breite bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 2.500 kg bis 5.000 kg,

- 1.600 mm in der Höhe und 600 mm in der Breite bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 5.000 kg.

Zur Bestimmung der vorerwähnten Breite von 600 mm werden Türgriffe, Handgriffe oder andere Vorrichtungen, die das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste erleichtern, nicht berücksichtigt, sofern der freie Durchgang nicht weniger als 550 mm beträgt.

Die Türen müssen sich so öffnen, dass ihre Außenseite nicht zum Durchgang der Fahrgäste hin gekehrt ist.

Seitentüren, die aus nur einem Flügel bestehen und um eine vertikale oder beinahe vertikale Achse drehen, sind für Linienbusse nicht erlaubt.

Bei fernbedienten Türen muss der Servobetätigungsmechanismus so funktionieren, dass der Fahrer jede Tür getrennt öffnen und schließen oder entriegeln kann. Diese Türen müssen außerdem mit einer Notvorrichtung versehen sein, durch die sie in Notfällen von den Fahrgästen geöffnet werden können. Linienbusse müssen mit servobetätigten Türen ausgerüstet sein.

Letztere dürfen mit zwei Bedienungsvorrichtungen ausgerüstet sein, von denen die eine sich im Innern des Fahrzeugs in Nähe der Tür, die durch sie betätigt wird, befindet und die andere sich außen in Türnähe in einer Nische befindet.

Manuell bediente Türen müssen mit einer Schließvorrichtung ausgerüstet sein, die einfach und sofort zu bedienen ist; diese Vorrichtung muss es ermöglichen, die Tür von außen zu schließen und sie trotzdem von innen zu öffnen.

An den Türen müssen Handgriffe oder andere Vorrichtungen, die das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste erleichtern, angebracht sein.

2.2 Vom Fahrer zu benutzende Türen in Linien- und Reisebussen

Wenn der Fahrer seinen Sitz über eine Fahrgasttür nur schwer erreichen kann, muss er über eine Tür verfügen, die ihm den Zugang zum Fahrerplatz ermöglicht. Die Fahrertür muss manuell bedient werden können und dem Fahrer einen leichten Zugang zu seinem Sitz ermöglichen.

2.3 Die Tür eines Linienbusses oder eines Reisebusses, die nur Zugang zu den Sitzplätzen neben dem Fahrer ermöglicht, wird nicht als Fahrgasttür angesehen. Sie muss jedoch den für die Seitentüren von Kraftfahrzeugen geltenden Bestimmungen entsprechen.

2.4 Notausstiege

2.4.1 Linien- und Reisebusse müssen mit Notausstiegen versehen sein, die folgenden Anforderungen entsprechen:

2.4.1.1 Notausstiege bestehen aus Türen, Fenstern oder Luken. Die Fahrgasttüren und die Fahrertür werden, wenn sie obligatorisch sind, nicht als Notausstiege angesehen.

In Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 2.500 kg muss mindestens ein Notausstieg vorhanden sein, in Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 2.500 kg bis 5.000 kg müssen mindestens zwei Notausstiege und in Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 5.000 kg mindestens drei oder mindestens vier Notausstiege vorhanden sein, je nachdem, ob das Fahrzeug mit zwei Fahrgasttüren oder mit nur einer Fahrgasttür ausgestattet ist.

Notausstiege dürfen sich nicht in derselben Wand befinden wie die Fahrgasttüren. Bei Fahrzeugen, die mit mindestens vier Notausstiegen versehen sein müssen, darf sich einer dieser Notausstiege in derselben Wand befinden wie die Fahrgasttüren.

Wenn mehrere Notausstiege obligatorisch sind, dürfen sie sich nicht alle in derselben Wand befinden. Jeder Notausstieg muss im Innern des Fahrzeugs deutlich angezeigt sein, entweder durch die Aufschrift "Notausstieg" oder durch eines der Piktogramme, deren Muster in Anlage II zur allgemeinen Arbeitsschutzordnung festgelegt ist.

2.4.1.2 Notausstiegstüren müssen von innen und von außen leicht zu öffnen sein. Es ist jedoch erlaubt, dass die Tür von außen abgeschlossen werden kann, sofern sie von innen noch immer ohne Schlüssel geöffnet werden kann. Es ist ebenfalls erlaubt, dass die Schließvorrichtung innen mit einer leichten, einfach zu zerschlagenden Halterung versiegelt ist.

2.4.1.3 Notausstiegsfenster müssen entweder mit einer Vorrichtung zum Auswerfen der Scheibe versehen sein oder von innen oder außen einfach und sofort zu öffnen sein oder mit einer Vorrichtung zum Zerschlagen der Scheibe ausgerüstet sein. Im letzten Fall kann diese Vorrichtung ein Hammer sein, der im Innern des Fahrzeugs bei jedem Notausstiegsfenster angebracht ist, und müssen die Scheiben leicht zu zerschlagen sein. Deshalb dürfen für die Notausstiegsfenster weder Verbundglas noch Kdem Wallonischen Ministertstoffe verwendet werden.

2.4.1.4 Notausstiegsluken im Dach müssen sich über einem Sitzplatz oder über anderen Stützen befinden, die einen Zugang zu diesen Luken ermöglichen. Es müssen auswerfbare Luken oder Schiebeluken sein. Klappluken sind nicht erlaubt.

2.4.1.5 Notausstiege, die aus auswerfbaren Scheiben oder Luken bestehen, müssen von der zuständigen Wallonischen Behörde gebilligt werden.

2.4.1.6 Die Mindestabmessungen von Notausstiegen müssen 700 mm x 500 mm betragen. Diese Mindestabmessungen können bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 2.500 kg auf 600 mm x 400 mm und für Notausstiegsluken auf 500 mm x 500 mm verringert werden. Notausstiege dürfen auf keinen Fall durch Innen- oder Außenausstattungen des Fahrzeugs versperrt werden.

3) Für Wohnmobile geltende besondere Vorschriften

3.1 Der Wohnraum eines Wohnmobils muss mit mindestens einem leicht zugänglichen Notausstieg versehen sein, der sich nicht in derselben Wand befindet wie die Betriebstüren. Die Mindestabmessungen dieses Notausstiegs müssen mindestens 400 mm x 600 mm betragen.

3.2 Wenn es einen leichten Zugang zur Fahrerkabine gibt, kann einer der in der Fahrerkabine vorgesehenen Ausstiege als Notausstieg angesehen werden, sofern er den Vorschriften von Punkt 3.1 entspricht.

3.3 Wenn der Notausstieg nur durch Zerschlagen einer Scheibe geöffnet werden kann, muss in unmittelbarer Nähe dieses Ausstiegs an der Wand ein Nothammer befestigt sein.

4) Die Bestimmungen des vorliegenden Artikels gelten nicht für Zellenwagen, sofern sie den vom Minister der Justiz speziell vorgesehenen Bestimmungen entsprechen.]

Art. 60 - Vorschriften für Ein- und Ausstiege von ab dem 1. Juni 1987 in neuem Zustand in Betrieb genommenen Linien- und Reisebussen mit einer Anzahl Plätze von mehr als 16 außer dem Fahrersitz

1) Allgemeine Bestimmungen

1.1 Wenn Seitentüren aus nur einem Türflügel bestehen und um eine vertikale oder beinahe vertikale Achse drehen, müssen ihre Scharniere sich vorne befinden.

1.2 Ein Linien- oder Reisebus oder ein Abteil davon muss mindestens mit der nachstehend genannten Anzahl Ausstiege versehen sein:

Anzahl Plätze außer dem Fahrersitz	Anzahl Ausstiege
weniger als 9	2
9 bis 22 einschließlich	3
23 bis 38 einschließlich	4
mehr als 38	5

Unter Ausstiegen versteht man eine Fahrgasttür, eine Notausstiegstür, ein Notausstiegsfenster und die eventuelle Verbindung zwischen zwei Abteilen. Von den Ausstiegen muss sich in Fahrtrichtung mindestens einer in der rechten Wand und einer in der linken Wand oder in der Hinterwand befinden. Die Ausstiege müssen so regelmäßig wie möglich über die gesamte Länge des Linienbusses, Reisebusses oder Abteils verteilt sein.

2) Türen

2.1 Anzahl

2.1.1 Reisebusse mit weniger als 63 Plätzen müssen mit mindestens zwei Türen, entweder mit einer Fahrgasttür und einer Notausstiegstür oder mit zwei Fahrgasttüren, ausgerüstet sein. Ab 63 Plätzen müssen Reisebusse mit mindestens drei Türen, entweder mit zwei Fahrgasttüren und einer Notausstiegstür oder mit drei Fahrgasttüren, ausgerüstet sein. Diese Türen müssen in der Außenwand des Fahrzeugs angebracht sein.

2.1.2 Linienbusse mit weniger als 38 Plätzen müssen mit mindestens zwei Türen, entweder mit einer Fahrgasttür und einer Notausstiegstür oder mit zwei Fahrgasttüren, ausgerüstet sein. Ab 38 Plätzen müssen Linienbusse mit mindestens zwei Fahrgasttüren ausgerüstet sein. Ab 63 Plätzen müssen Linienbusse mit mindestens drei Türen, entweder mit zwei Fahrgasttüren und einer Notausstiegstür oder mit drei Fahrgasttüren, ausgerüstet sein. Eine doppelte Fahrgasttür wird als zwei Fahrgasttüren angesehen. Diese Türen müssen in der Außenwand des Fahrzeugs angebracht sein.

2.1.3 Ein Abteil von neun Plätzen oder mehr muss mit zwei Türen, entweder mit einer Fahrgasttür und einer Notausstiegstür oder mit zwei Fahrgasttüren, ausgerüstet sein.

2.1.4 Eine Verbindung zwischen zwei Abteilen, die den Vorschriften für Gänge und Trittbretter entspricht, wird als Fahrgasttür für beide Abteile angesehen.

2.2 Anbringungsstelle

2.2.1 Alle Fahrgasttüren müssen stets in der rechten Wand des Fahrzeug angebracht werden und eine von ihnen muss sich vollständig in der vorderen Hälfte des Fahrzeugs befinden.

Bei Fahrzeugen mit höchstens 22 Plätzen darf eine Fahrgasttür in der Hinterwand angebracht sein, sofern Punkt 2.2.3 erfüllt ist.

2.2.2 Bei Eindeckfahrzeugen muss mindestens eine Tür in der vorderen Hälfte und mindestens eine in der hinteren Hälfte des Fahrzeugs so angebracht sein, dass der parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeugs gemessene Abstand zwischen den vertikalen Achsen der beiden Türen mindestens 40% des Abstands zwischen dem vorderen Rand des ersten Sitzplatzes und der Hinterseite des letzten Sitzplatzes beträgt.

Dieser Abstand wird auf 25% verringert für Doppeldeckfahrzeuge und für das hintere Abteil von Gelenkfahrzeugen.

2.2.3 Vom Fahrer zu benutzende Türen

Wenn der Fahrer seinen Sitz über den Fahrgastraum nur schwer erreichen kann, muss er über eine Tür verfügen, die ihm den Zugang zum Fahrerplatz ermöglicht. Die Fahrertür muss manuell bedient werden können und dem Fahrer einen leichten Zugang zu seinem Sitz ermöglichen.

Wenn die Fahrertür den Vorschriften über Notausstiegstüren entspricht, kann sie als solche angesehen werden.

2.2.4 Die Tür eines Reisebusses, die nur Zugang zu den Sitzen neben dem Fahrer gewährt, wird nicht als Fahrgasttür angesehen. Sie muss jedoch den für Seitentüren von Kraftfahrzeugen geltenden Anforderungen entsprechen.

2.3 Abmessungen

2.3.1 Eine Fahrgasttür muss eine lichte Öffnung von mindestens 1.650mm in der Höhe und 600 mm in der Breite aufweisen. Zur Bestimmung der vorerwähnten Breite von 600 mm werden Türgriffe, Handgriffe oder andere Vorrichtungen, die das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste erleichtern, nicht berücksichtigt, sofern der freie Durchgang nicht weniger als 550 mm beträgt.

2.3.2 Notausstiegstüren müssen eine lichte Öffnung von mindestens 1.250 mm in der Höhe und 550 mm in der Breite aufweisen.

2.4 Sonstige Anforderungen

2.4.1 Fahrgasttüren und Notausstiegstüren müssen während der Beförderung von Personen, bei stillstehendem oder beinahe stillstehendem Fahrzeug, sowohl von innen als auch von außen anhand von Vorrichtungen, die bei oder an diesen Türen angebracht sind, schnell und einfach geöffnet werden können.

Notausstiegstüren müssen stets verriegelt sein, wenn das Fahrzeug in Bewegung ist. Diese Verriegelung muss automatisch erfolgen, sobald das Fahrzeug sich in Bewegung setzt, und muss auf die gleiche Art und Weise automatisch außer Betrieb gesetzt werden, sobald das Fahrzeug stillsteht oder beinahe stillsteht. Außerdem muss die Außerbetriebsetzung dieser Verriegelung während der Fahrt dem Fahrer durch eine Kontrolllampe angezeigt werden.

Diese Vorschrift gilt nicht für die dem Fahrer vorbehaltene Tür, wenn sie als Notausstiegstür angesehen wird.

2.4.2 Fahrgasttüren und Notausstiegstüren, die mit Über- oder Unterdruck betätigt oder verriegelt werden, müssen auch bei fehlendem Über- oder Unterdruck anhand der in Punkt 2.4.1 vorgeschriebenen Vorrichtungen geöffnet werden können. Das Gleiche gilt für elektrisch betätigte oder gesteuerte Türen bei Wegfall der Spannung.

Nach Betätigung dieser Vorrichtung darf die Tür sich nicht wieder automatisch schließen. In Nähe dieser Vorrichtung muss die Aufschrift "Im Notfall Tür öffnen" und bei Benutzung eines Schiebers ein Pfeil, der die Bedienungsrichtung zum Öffnen der Tür anzeigt, angebracht sein.

Bei der Vorrichtung muss angezeigt werden, wie sie zu bedienen ist, um die Tür zu öffnen.

Alle Aufschriften müssen deutlich lesbar sein, sowohl für Personen, die sich draußen als auch für Personen, die sich im Fahrzeug vor der Tür befinden.

2.4.3 An der Außenseite angebrachte Vorrichtungen zum Öffnen der Fahrgast- und Notausstiegstüren dürfen bei unbeladenem Fahrzeug nicht höher als 1.800 mm über der Straßendecke angebracht sein.

2.4.4 Dem Fahrer muss selbst bei abgestelltem Motor durch eine unabhängige Kontrolllampe angezeigt werden, dass die Notausstiegstür offen steht.

2.4.5 Der Fahrer muss von seinem Fahrersitz aus eventuell mit Hilfe von optischen Mitteln das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste beobachten können.

Wenn diese Vorschrift wegen der Anordnung der Fahrgasttüren oder der Bauart des Fahrzeugs nicht erfüllt werden kann, müssen diese Türen vom Fahrer von seinem Sitz aus betätigt oder freigegeben werden und muss dem Fahrer durch eine optische Vorrichtung zumindest auf globale Weise angezeigt werden, ob die Türen offen oder geschlossen sind.

2.4.6 Die Türen müssen sich so öffnen, dass ihre Außenseite nicht zum Durchgang der Fahrgäste hin gekehrt ist.

2.4.7 Notausstiegstüren müssen, auch wenn sie geschlossen sind, anhand der normalen Bedienungsvorrichtung von innen geöffnet werden können.

2.4.8 Notausstiegstüren dürfen keine Schiebetüren sein.

2.4.9 An der Innenseite der Fahrgasttüren dürfen keine Teile befestigt sein, die zur Abdeckung der Tritte bestimmt sind, wenn die Tür geschlossen ist.

2.4.10 Fahrgasttüren und Notausstiegstüren, auf die der Fahrer nicht direkt sehen kann, müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, die den Fahrer warnt, wenn die Tür nicht vollkommen geschlossen ist.

2.4.11 Automatische Fahrgasttüren, auf die der Fahrer nicht direkt sehen kann, müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, durch die vermieden wird, dass Fahrgäste, die während des Schließens dieser Türen ein- oder aussteigen, gefährdet werden oder Gefahr laufen, verletzt zu werden.

2.4.12 Bei oder auf der Notausstiegstür muss sowohl innen als auch außen entweder die gut lesbare Aufschrift "Notausstieg" in Buchstaben von mindestens 15 x 10 x 3 mm (Höhe x Breite x Dicke) oder eines der Piktogramme, deren Muster in Anlage II zur allgemeinen Arbeitsschutzordnung festgelegt ist, angebracht sein.

3) Notausstiegsfenster

3.1 Abmessungen

3.1.1 Jedes Notausstiegsfenster muss eine lichte Öffnung mit einer Fläche von mindestens 4.000 cm² haben, in der ein Rechteck von 500 mm auf 700 mm beschrieben werden kann.

3.1.2 Die direkt unter dem Fenster vom Boden aus gemessene Höhe des unteren Rands eines Notausstiegsfensters darf nicht mehr als 1.000 mm und nicht weniger als 500 mm betragen.

Diese Höhe kann verringert werden, wenn die Öffnung des Notausstiegsfensters bis auf einer Höhe von mindestens 500 mm mit einem Schutz versehen ist, um zu vermeiden, dass ein Fahrgast aus dem Fahrzeug fällt.

In diesem Fall darf die Öffnung des Notausstiegsfensters über dem Schutz nicht kleiner sein als die vorgeschriebene Öffnung.

3.2 Sonstige Anforderungen

3.2.1 Notausstiegsfenster müssen entweder mit einer Vorrichtung zum Auswerfen der Scheibe versehen sein oder von innen und außen einfach und sofort zu öffnen sein oder mit einer Vorrichtung zum Zerschlagen der Scheibe ausgerüstet sein. Im letzten Fall kann die betreffende Vorrichtung ein Hammer sein, der im Innern des Fahrzeugs bei jedem Notausstiegsfenster angebracht ist, und müssen die Scheiben leicht zu zerschlagen sein. Zu diesem Zweck dürfen für die Notausstiegsfenster weder Verbundglas noch [.....]verwendet werden.

3.2.2 Ein Notausstiegsfenster darf nicht nach innen öffnen.

3.2.3 Notausstiege, die aus auswerfbaren Scheiben bestehen, müssen von der zuständigen Wallonischen Behörde genehmigt werden.

3.2.4 Notausstiegsfenster, die von außen geschlossen werden können, müssen so konstruiert sein, dass sie anhand der Bedienungsvorrichtung stets von innen geöffnet werden können.

Alle als Klappfenster ausgeführten Notausstiegsfenster müssen, wenn sie vom Fahrersitz aus schwer sichtbar sind, mit einer Vorrichtung versehen sein, die den Fahrer warnt, wenn das Klappfenster nicht vollkommen geschlossen ist.

3.2.5 Bei jedem Notausstiegsfenster muss innen, vom Hauptdurchgang aus gut sichtbar entweder die Aufschrift "Notausstieg" in Buchstaben von mindestens 15 x 10 x 3 mm (Höhe x Breite x Dicke) oder eines der Piktogramme, deren Muster in Anlage II zur allgemeinen Arbeitsschutzordnung festgelegt ist, angebracht sein. Bei der Bedienungsvorrichtung muss knapp, aber deutlich angezeigt werden, wie das Notausstiegsfenster zu benutzen ist. Diese Aufschrift muss in Buchstaben von mindestens 10 x 8 x 2 mm (Höhe x Breite x Dicke) angebracht sein.

3.2.6 Zugang

Vor jedem Notausstiegsfenster muss ein Freiraum mit einer Fläche von mindestens 2.300 cm², einer Tiefe von 500 mm und einer Breite von 600 mm vorgesehen sein. Abrundungen in den Ecken mit einem Radius von höchstens 250 mm sind erlaubt.

4) Notausstiege im Dach

4.1 Anordnung und Anzahl

4.1.1 Ein Linienbus oder ein Reisebus oder ein Abteil muss mindestens mit der nachstehend angegebenen Anzahl Notausstiege im Dach versehen sein.

Anzahl Plätze ohne den Fahrersitz	Anzahl Notausstiege im Dach
9 bis 50 einschließlich	1
51 bis 90 einschließlich	2
mehr als 90	3

4.1.2 Notausstiege im Dach müssen an folgenden Stellen angebracht sein:

Wenn nur ein Notausstieg vorhanden ist, muss dieser sich im mittleren Teil des Daches befinden.

Wenn zwei Notausstiege vorhanden sind, müssen diese mindestens 2 m voneinander entfernt angebracht sein.

Bei drei Notausstiegen müssen mindestens 4 m zwischen dem ersten und dem dritten Ausstieg liegen, wobei der Abstand zwischen den Notausstiegen mindestens 750 mm betragen muss.

4.2 Abmessungen

Ein Notausstieg im Dach muss eine lichte Öffnung mit einer Fläche von mindestens 4.000 cm² haben, in der ein Rechteck von 500 mm auf 700 mm beschrieben werden kann.

4.3 Sonstige Anforderungen

4.3.1 Jede benutzte Marke und jeder benutzte Typ eines Notausstiegs muss von der zuständigen Wallonischen Behörde genehmigt werden.

4.3.2 Der Notausstieg im Dach muss durch eine Luke freigegeben werden, die nach außen ausgeworfen wird oder sich parallel zum Dach verschieben lässt.

4.3.3 Unter jedem Notausstieg muss sich mindestens ein Teil der Rückenlehne eines Sitzes oder eine gleichwertige Stütze für die Fahrgäste befinden, um ihnen zu ermöglichen, das Fahrzeug über den Notausstieg zu verlassen. Um den Notausstieg im Dach herum muss ausreichend Platz vorhanden sein, um die Luke auf dem Dach stehend öffnen zu können.

4.3.4 Notausstiege im Dach müssen sich sowohl von innen als auch von außen schnell und einfach öffnen lassen. Sie müssen, auch wenn sie geschlossen sind, anhand der normalen dafür vorgesehenen Vorrichtungen von innen geöffnet werden können. Die dafür aufzuwendenden Kräfte dürfen nicht mehr als 200 N betragen.

4.3.5 Auf oder bei Notausstiegen im Dach müssen sowohl an der Innenseite als auch an der Außenseite des Fahrzeugs deutlich und vom Hintergrund abstechend folgende Aufschriften angebracht sein:

4.3.5.1 entweder "Notausstieg" in Buchstaben von mindestens 15 x 10 x 3 mm (Höhe x Breite x Dicke) oder eines der Piktogramme, deren Muster in Anlage II zur allgemeinen Arbeitsschutzordnung festgelegt ist,

4.3.5.2 knappe, aber klare Anweisungen darüber, wie die Luke zu benutzen ist. Diese Anweisungen müssen in Buchstaben von mindestens 10 x 8 x 2 mm (Höhe x Breite x Dicke) angebracht sein.

5 Zugang zu den Notausstiegstüren

Vom Gang bis zur Notausstiegstür muss ein freier Durchgang vorhanden sein, dessen Querschnitt senkrecht zur Richtung des Durchgangs mindestens die Form und die Abmessungen einer der beiden Abbildungen in Anlage 12 hat. Querschnitte, die zwischen diesen beiden Abbildungen liegen, sind ebenfalls zulässig.

In der imaginären vertikalen Ebene der Türöffnung darf die Höhe des Querschnitts um 150 mm verringert werden. Der Durchgang muss dann deckungsgleich sein mit der Türöffnung.

Die Richtung des Durchgangs muss mit der normalen Richtung übereinstimmen, die eine Person, die sich zur Türöffnung begibt, einschlägt.

Sitzbänke oder Teile von Sitzbänken, die diesen freien Durchgang versperren, müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, die es ermöglicht, diesen Durchgang einfach und leicht freizumachen. Nach Betätigung der Vorrichtung müssen diese Teile automatisch den minimalen Durchgang freigeben.

Klappbare, drehbare oder verschiebbare Teile wie Türen, Luken oder andere Teile, die in Benutzungsstellung den freien Durchgang versperren, sind nicht zulässig, außer wenn diese Teile mit einer Vorrichtung versehen sind, die den Durchgang automatisch freigibt.

6) Ausstieg über die Schlafkabine des Fahrers

Der Fahrer muss seine Schlafkabine ohne Hilfe von außen über zwei Ausstiege verlassen können, von denen mindestens einer direkt nach draußen führt.

Ein eventueller Ausstieg zum Fahrgastabteil hin darf sich nicht im Boden dieses Abteils befinden; der erforderliche Ausstieg nach draußen hin muss Mindestabmessungen von 400 mm x 550 mm haben. Die übrigen Ausstiege müssen Mindestabmessungen von 400 mm x 500 mm haben.

Art. 61 - Ein- und Ausstiegstritte von Linien- und Reisebussen

Tritte bei Fahrgasttüren von Linien- und Reisebussen müssen folgenden Anforderungen entsprechen:

1) Wenn bei einem unbeladenen Fahrzeug der Boden bei den Türen mehr als 450 mm über der Straßendecke liegt, muss auf einer Höhe von höchstens 450 mm über der Straßendecke ein Tritt vorgesehen sein.

Wenn die Höhe zwischen diesem Tritt und dem Fahrzeugboden mehr als 300 mm beträgt, müssen ein oder mehrere zusätzliche Tritte vorhanden sein, wobei die Höhe jeder dieser zusätzlichen Tritte nicht mehr als 300 mm betragen darf.

2) Die lotrecht zur Vorderkante des darüber liegenden Tritts oder des Fahrzeugbodens gemessene Tiefe jedes Tritts muss mindestens 200 mm betragen.

Jeder Tritt muss in der Breite mindestens 360 mm des freien Durchgangs der Tür ausmachen. Aussparungen im Boden, die für das Funktionieren der Tür nicht unbedingt notwendig sind, sind in Nähe der Tritte nicht zulässig.

3) Bei geschlossenen Türen müssen die Tritte von außen aus unzugänglich sein. Die Aussparungen im Boden dürfen nicht durch an der Tür befestigte Teile, die eine Gefahr für die Fahrgäste darstellen können, geschlossen werden.

Jeder Tritt muss gut beleuchtet sein, mit einem Material mit hohem Haftwert bedeckt sein und darf keine scharfen Kanten aufweisen.

4) Zusätzliche Vorschriften für ab dem 1. Juni 1987 in neuem Zustand in Betrieb genommene Fahrzeuge mit einer Anzahl Plätze von mehr als 16 außer dem Fahrersitz

4.1 Die Höhe eines Tritts darf nicht mehr als 300 mm und nicht weniger als 100 mm betragen.

4.2 Die eventuellen Tritte für den Zugang zur Notausstiegstür müssen mindestens 300 mm breit sein.

4.3 Die Tritte müssen so angelegt sein, dass sie mit der Richtung übereinstimmen, die die Person am wahrscheinlichsten einschlagen wird, um den Gang zu erreichen. Der oberste Tritt muss im Verhältnis zur vertikalen Achse des Gangs symmetrisch angeordnet sein.

Art. 62 - Boden

Der Boden von Linien- und Reisebussen muss folgenden Anforderungen entsprechen:

1) Der Boden muss vollkommen dicht sein und mit einem Material mit hohem Haftwert bedeckt sein. Wenn Luken im Boden angebracht sind, muss ein wirksamer Schutz gegen das Eintreten von Abgasen, Staub usw. vorgesehen sein.

2) Der Boden darf keine hindernden vorspringenden Teile aufweisen. Die Neigung des Bodens des unbeladenen Fahrzeugs darf nirgendwo mehr als 12,5% betragen, wobei dieser Höchstwert an Stellen, die den stehenden Fahrgästen vorbehalten sind, auf 6,5% verringert wird.

3) Sind im Boden des Gangs Tritte vorhanden, müssen sie eine Höhe von mindestens 80 mm und höchstens 200 mm haben und ordnungsgemäß angezeigt werden. Dies kann unter anderem durch Anbringen von Zeichen in hervorstechender leuchtender Farbe oder durch eine geeignete Beleuchtung geschehen.

Sind Sitzplätze auf Podesten eingerichtet, darf der Boden dieser Podeste nicht mehr als 300 mm über dem angrenzenden Boden des Fahrzeugs gelegen sein.

Art. 63 - Gang

1) Gänge von Linien- und Reisebussen müssen folgenden Anforderungen entsprechen:

1.1 Zwischen jeder Fahrgasttür und gleich welchem Raum zwischen an derselben Seite des Fahrzeugs angebrachten Sitzplätzen muss ein Gang vorhanden sein.

1.2 Die freie Höhe des Gangs darf nicht weniger betragen als:

1.2.1 1.500 mm für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 2.500 kg bis höchstens 5.000 kg,

1.2.2 1.650 mm für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 5.000kg.

Die hier oben vorgeschriebenen Mindestwerte betragen 1.650 mm beziehungsweise 1.800 mm für Linienbusse.

1.3 Die freie Breite des Gangs darf bis zu einer Höhe von 900 mm über dem Boden des Fahrzeugs nicht weniger als 300 mm betragen.

Über diese Höhe hinaus muss der Gang breiter werden, so dass er ab einer Höhe von 1.150 mm über dem Boden eine Breite von mindestens 500 mm erreicht.

Für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 2.500 kg werden die hier oben vorgeschriebenen Mindestwerte um 50 mm verringert.

1.4 Wenn bei Reisebussen die Sitze beiderseits des Gangs seitwärts verstellbar sind, dürfen die Mindestwerte für die Breite des Gangs um 80 mm verringert werden, vorausgesetzt, dass jeder Sitz mit einer einfach zu benutzenden Bedienungsvorrichtung versehen ist, die es einem im Gang stehenden Fahrgast ermöglicht, den Sitz leicht in seine normale Stellung zurückzusetzen.

1.5 Die Breite muss zwischen zwei Vertikalen gemessen werden, die durch die beiden am dichtesten beieinander liegenden Punkte beiderseits des Gangs führen. Was die Höhe betrifft, darf für Abrundungen zwischen Dach und Wänden der Karosserie bis auf einen Abstand von 500 mm vom vertikalen Teil der Karosserie von diesen Vorschriften abgewichen werden.

1.6 Ein in Höhe einer Fahrgasttür vor der Vorderachse angebrachter Sitz, der den Durchgang behindert, muss verstellbar oder zurückklappbar sein. Dieser Sitz darf in seiner Benutzungsstellung verriegelt sein; in diesem Fall muss er mit einer Vorrichtung versehen sein, die es ermöglicht, den Durchgang einfach und leicht freizumachen. Die Bedienungsvorrichtung muss für einen im Zentralgang stehenden Fahrgast zugänglich sein. Nach Betätigung der Vorrichtung muss der minimale Durchgang automatisch freigegeben werden.

2 Zusätzliche Vorschriften für zwischen dem 1. Oktober 1971 und dem 1. Juni 1987 in neuem Zustand in Betrieb genommene Linien- und Reisebusse
Wenn sich Klappsitze im Gang befinden, wird die Breite des Gangs bei hochgeklappten Sitzen gemessen.

3 Zusätzliche Vorschriften für ab dem 1. Juni 1987 in neuem Zustand in Betrieb genommene Linien- und Reisebusse mit einer Anzahl Plätze von mehr als 16 außer dem Fahrersitz

3.1 Wenn sich Klappsitze im Gang befinden, wird die Breite des Gangs bei Sitzen in Benutzungsstellung gemessen.

3.2 Klappbare, drehbare oder verschiebbare Teile wie Türen, Luken oder andere Teile, die in Benutzungsstellung den freien Durchgang versperren, sind nicht zulässig, außer wenn diese Teile mit einer Vorrichtung versehen sind, durch die der Durchgang automatisch freigegeben wird.]

Art. 64 - Sitzplätze für Fahrgäste

1) Für Linien- und Reisebusse geltende Bestimmungen

Die Abmessungen der Sitze und ihre Anordnung müssen folgenden Vorschriften entsprechen:

1.1 Jeder Sitz muss eine freie Breite von mindestens 430 mm pro Person aufweisen (Anlage 4, Maß A). Die Breite der Sitzfläche muss mindestens 420 mm pro Person betragen.

Die freie Breite muss über die gesamte Tiefe des Sitzes und bis auf eine Höhe von 650 mm über der Sitzfläche eingehalten werden (Anlage 4, Maß B).

Jeder Sitz muss eine freie Tiefe von mindestens 400 mm (Anlage 5, Maß C) aufweisen, gemessen von der Unterseite der Rückenlehne bis zum vorderen Rand der Sitzfläche.

Die Tiefe der Sitzfläche muss mindestens 300 mm betragen.

Die Höhe des vordersten Punktes des Sitzes über dem Boden vor dem Sitz muss zwischen 400 mm und 500 mm betragen (Anlagen 4 und 5, Maß D).

Wenn der Boden vor dem Sitz sich über den Radkästen befindet, darf diese Höhe zwischen 350 mm und 500 mm betragen.

1.2 In Höhe des vordersten Punktes der Sitzfläche muss vor dieser Sitzfläche ein freier Abstand von mindestens 250 mm (Anlage 5, Maß E) vorhanden sein. Bei einander gegenüberliegenden Sitzen muss dieser Abstand mindestens 400 mm betragen (Anlage 5, Maß F).

Dieser freie Abstand darf Bestandteil eines Gangs sein, sofern dieser keine Stehplätze für Fahrgäste umfasst.

Der Abstand zwischen den Rückenlehnen von in derselben Richtung angebrachten Sitzen muss bis auf eine Höhe von mindestens 620 mm über dem Boden vor dem Sitz mindestens 650 mm betragen (Anlage 5, Maße G und P). Der in Höhe der Sitzflächen gemessene Abstand zwischen den Rückenlehnen von einander gegenüberliegenden Sitzen muss mindestens 1.250 mm betragen (Anlage 5, Maß H).

Diese Abstände werden in der Mittelebene des Sitzes gemessen und müssen von der Sitzfläche aus über die gesamte Höhe der Rückenlehnen, Kopfstütze nicht einbegriffen, eingehalten werden.

1.3 Der Boden vor dem Sitz muss eine angemessene Aufstützfläche für die Füße aufweisen. Diese Fläche, die Bestandteil eines Gangs sein darf, sofern dieser keine Stehplätze für Fahrgäste umfasst, muss eben sein und darf, wenn sie nicht horizontal ist, in Richtung des Sitzes, auf den sie sich bezieht, eine Neigung von nicht mehr als einem Drittel haben.

Die Breite dieser Fläche muss mindestens 300 mm betragen (Anlage 4, Maß J) und darf sich nicht mehr als 150 mm von ihrem Schnittpunkt mit der vertikalen Projektion des vordersten Punktes der Sitzfläche entfernt befinden (Anlage 5, Maß K).

Die Länge dieser Fläche muss mindestens 300 mm betragen (Anlage 5, Maß L). Sie muss 400 mm betragen bei einander gegenüberliegenden Sitzen, die nicht durch einen Gang oder durch Stehplätze für Fahrgäste voneinander getrennt sind (Anlage 5, Maß M).

1.4 Alle Sitze müssen so angeordnet sein, dass sie leicht zugänglich sind.

1.5 Zubehörteile wie Werkzeugkästen dürfen, wenn sie unter einem Sitz angebracht sind, den vorderen Rand der Sitzfläche nicht überschreiten.

1.6 Gepäckfächer oder sonstige Zubehörteile, an denen sich ein Fahrgast stoßen könnte, dürfen nicht weniger als 900 mm (Anlagen 4 und 5, Maß N) über der Sitzfläche angebracht sein und keine vorspringenden Teile oder spitzen Ecken aufweisen, die zu Verletzungen führen könnten.

1.7 In Längsrichtung angebrachte Sitze müssen an jedem freien Ende mit einer Armlehne versehen sein.

1.8 Klappsitze sind nur in Gängen von Reisebussen erlaubt, die außer dem Fahrersitz höchstens 20 Sitzplätze umfassen, Klappsitze einbegriffen.

Diese Klappsitze müssen den für Sitze geltenden Vorschriften entsprechen und müssen automatisch hochklappen, wenn die Rückenlehne heruntergeklappt wird, und in der hochgeklappten Stellung bleiben.

1.9 Sitzflächen und Rückenlehnen müssen ausreichend gepolstert und so befestigt sein, dass sie sich während der Fahrt nicht verschieben. Nebeneinander angebrachte Sitzflächen und Sitze müssen sich auf etwa gleicher Ebene befinden.

1.10 Vor Sitzen, die sich in unmittelbarer Nähe einer fernbedienten Zugangstür befinden und zu dieser Tür hin gerichtet sind, muss vom Boden bis auf eine Höhe von mindestens 800 mm eine Schutzwand angebracht sein.

2) Sonderbestimmungen für ab dem 1. Oktober 1971 in Betrieb genommene Personenkraftwagen, Kombiwagen, Kleinbusse und Wohnmobile

2.1 Sitze und Bänke müssen solide im Fahrzeug befestigt sein.

2.2 Verschiebbare Sitze und Bänke müssen sich automatisch in allen vorgesehenen Stellungen verriegeln können.

2.3 Jeder Sitzplatz muss mit einer Rückenlehne versehen sein. Verstellbare Rückenlehnen müssen sich automatisch in allen vorgesehenen Stellungen verriegeln können.

2.4 Nach vorne herunterklappbare Sitze und Bänke sowie die herunterklappbaren Rückenlehnen der vorderen Sitze und Bänke müssen sich automatisch in normaler Stellung verriegeln.

2.5 In einem Kraftfahrzeug, das für den gewerblichen Personenverkehr oder für den gewerblichen Personenverkehr gleichgesetzten Gratisverkehr verwendet wird, oder in einem Wohnmobil muss jede beförderte Person über die gesamte Länge ihres Sitzes über einen mindestens 400 mm breiten Platz und vor ihrem Sitz über eine angemessene Aufstützfläche für die Füße verfügen.

2.6 Im Wohnraum eines Wohnmobils müssen die Kissen der Sitze so befestigt sein, dass sie selbst bei starkem Bremsen nicht nach vorne rutschen können.

2.7 Im Wohnraum eines Wohnmobils sind Sitzplätze erlaubt, wenn eine Öffnung von mindestens 250 mm x 300 mm zwischen Fahrerkabine und Wohnraum vorhanden ist, durch die verbale Verständigung und Sichtkontakt zwischen dem Fahrer und den Insassen im Wohnraum möglich sind.

Art. 65 - Stehplätze für Fahrgäste

§ 1 - Stehplätze für Fahrgäste dürfen nur vorhanden sein in Kraftfahrzeugen, die für gewerbetätige Autobusdienste oder für diesen Diensten gleichgesetzte Gratistransportdienste verwendet werden, vorausgesetzt, dass mindestens einer von drei Fahrgästen über einen Sitzplatz verfügt.

§ 2 - Erlaubt sind maximal 7 Personen pro m² Nutzfläche. In Stehplatzbereichen muss die freie Höhe überall mindestens 190 cm betragen.

Zur Bestimmung der verfügbaren Stehplatzfläche muss vor den Bänken, die diesen Bereich eventuell begrenzen, eine Breite von 30 cm und vor den Wänden, an denen Klappsitze angebracht sind, eine Breite von 10 cm abgezogen werden. Auf den Stufen und in Gängen, die weniger als 40 cm breit sind, dürfen keine Stehplätze vorgesehen sein. Eine ausreichende Anzahl Handgriffe, Stangen oder sonstiger Festhaltevorrichtungen muss sich in Reichweite der stehenden Fahrgäste befinden.

§ 3 - Wenn die Anzahl erlaubter Plätze Stehplätze in der Nähe des Fahrers umfasst, muss Letzterer durch eine solide Vorrichtung wirksam vor jeglichem Drängen oder Stoßen seitens der stehenden Fahrgäste geschützt sein.

Der Stehplatzbereich darf sich nicht bis vor die Vorderseite der Rückenlehne des Fahrersitzes in seiner hintersten Stellung erstrecken. Diese Grenze muss anhand einer mindestens 6 cm breiten Linie in hervorstechender leuchtender Farbe deutlich auf dem Boden angezeigt sein. Vorne im Fahrzeug über der Windschutzscheibe neben dem Fahrersitz muss die Aufschrift "Keine Stehplätze vor der Linie" angebracht sein.

Art. 66 - Beleuchtung des Fahrgastraums

In Kraftfahrzeugen, die für den gewerblichen Personenverkehr oder für den gewerblichen Personenverkehr gleichgesetzten Gratisverkehr verwendet werden, muss der Fahrgastraum angemessen beleuchtet werden können.

Im Innenraum der anderen Kraftfahrzeuge muss eine Innenbeleuchtung vorhanden sein.

Art. 67 - Heizung

§ 1 - Kein Fahrzeug darf mit einer Heizungsanlage ausgerüstet sein, die nicht alle Sicherheitsgarantien bietet.

§ 2 - 1. Eine Heizungsanlage, die durch direkte Wärmerückgewinnung vom Auspuffrohr funktioniert, ist nur für Fahrzeuge mit Dieselmotor zulässig.

Für diese Fahrzeuge müssen alle Vorkehrungen getroffen werden, um jegliches Eindringen von Abgasen in den Fahrer- und Fahrgastraum zu vermeiden.

2. Eine Heizungsanlage, die durch Wärmerückgewinnung vom Auspuffrohr über einen Wärmetauscher funktioniert, ist für Fahrzeuge mit Benzinmotor zulässig, unter der Bedingung, dass der Teil des Auspuffrohrs, der vom Wärmetauscher umgeben ist, aus Stahl gefertigt und mindestens 2 mm dick ist.

§ 3 - Alle Kraftfahrzeuge, die für den gewerblichen Personenverkehr oder für den gewerblichen Personenverkehr gleichgesetzten Gratisverkehr verwendet werden, müssen mit einer im Verhältnis zur Kapazität des Fahrzeugs wirksamen Heizungsanlage ausgerüstet sein.

Ist eine Trennwand zwischen Fahrerraum und Fahrgastraum angebracht, müssen alle Vorkehrungen getroffen werden, damit die verschiedenen Räume ausreichend beheizt werden können.

§ 4 - Wenn ein Fahrzeug mit einer durch Flüssiggas (LPG) gespeisten Anlage zur Zubereitung von warmen Speisen und Getränken ausgerüstet ist, muss diese Anlage den vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten festgelegten Sicherheitskriterien entsprechen.

Art. 68 - Belüftung

Linien- und Reisebusse müssen mit einem wirksamen System versehen sein, das bei geschlossenen Türen und Fenstern eine gute Belüftung ohne Belästigung der beförderten Personen gewährleisten kann.

Art. 68bis - Bauvorschriften für den Fahrgastraum von Linien- und Reisebussen im Hinblick auf die Vermeidung von Brandrisiken

In ab dem 1. Juni 1987 erstmals in Betrieb genommenen Linien- und Reisebussen muss der Fahrgastraum folgenden Anforderungen entsprechen:

1) Der Fahrgastraum muss vom Motorraum, vom Raum, in dem sich der Kraftstofftank befindet, und von den Zonen, von denen eine große Brandgefahr ausgehen kann, durch Wände und Böden getrennt sein, die keinen Kraftstoff durchlassen und so beschaffen sind, dass sie ausreichend widerstandsfähig gegen Flammendurchschlag sind. Leitungen, Heizungs- und Lüftungsrohre, die in den Fahrgastraum münden, müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass die Flammen nicht direkt in diesen Raum eindringen können. Durchführungen durch Wände und Böden, die feuerfest sein müssen, müssen entsprechend gebaut sein.

2) Alle im Fahrgastraum verwendeten Materialien müssen folgenden Anforderungen entsprechen:

2.1 Die Flammenausbreitungsgeschwindigkeit bei diesen Materialien, die gemäß der in den Normen ISO 3795 oder DIN 75.200 oder FMVSS 302 oder UTAC ST 18-502 oder NEN 3883 beschriebenen Methode getestet worden ist, darf 11 cm/min nicht überschreiten.

2.2 Folgende Teile unterliegen nicht den oben erwähnten Anforderungen:

2.2.1 die nicht metallischen Teile der Bänke mit einem Gewicht von weniger als 201 g. Das Gesamtgewicht dieser Teile pro Sitzplatz darf in diesem Fall nicht mehr als 400 g betragen.

2.2.2 die Teile, deren Fläche beziehungsweise Volumen folgende Werte nicht überschreiten:

- 100 cm² beziehungsweise 40 cm³ für Teile, die als Zubehör an den Sitzen angebracht sind,

- 300 cm² beziehungsweise 120 cm³ für Teile, die pro Sitzreihe im Linien- oder Reisebus verteilt und maximal pro laufenden Meter des Innenraums angebracht und kein Zubehörteil eines Einzelsitzes sind.

3 Das mit der Kontrolle der in Punkt 2 beschriebenen Vorschriften beauftragte Labor ist das Landesinstitut für extraktive Industrien, rue du Chera 200 in 4000 Lüttich.

Art. 69 - Meldevorrichtungen für Fahrgäste

§ 1 - Kraftfahrzeuge, die für den gewerblichen Personenverkehr oder für den gewerblichem Personenverkehr gleichgesetzten Gratisverkehr benutzt werden, müssen mit einem beim Fahrer angebrachten elektrischen Alarmsignal ausgestattet sein. Die Bedienungsvorrichtungen hierfür müssen im Fahrgastraum adäquat verteilt sein.

Diese Bestimmungen gelten nicht für Personenkraftwagen, Kombiwagen und Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 2.500 kg, wenn der Fahrer nicht durch eine vollständige Trennwand von den Insassen getrennt ist.

§ 2 - Linienbusse, die für einen öffentlichen Autobusdienst verwendet werden, müssen außerdem mit einer beim Fahrer angebrachten optischen Kontrollvorrichtung und einem beim Fahrer angebrachten akustischen Signal, mit dem der Fahrer zum Halten aufgefordert werden kann, ausgestattet sein. Die elektrischen Bedienungsvorrichtungen sowie eine oder mehrere Anzeigelampen, mit denen deutlich angezeigt wird, dass zum Halten aufgefordert wurde, müssen sinnvoll im Fahrgastraum angebracht sein.

Das akustische Signal muss so beschaffen sein, dass seine Tätigkeit unterbrochen wird, sobald zum Halten aufgefordert wurde. Die optische Kontrollvorrichtung und die Anzeigelampen müssen automatisch aufleuchten und müssen ausgehen, sobald die Türen sich öffnen.

§ 3 - Die in den Paragraphen 1 und 2 erwähnten Vorrichtungen müssen so ausgelegt sein, dass jegliche Verwirrung ausgeschlossen ist.

Art. 70 - Feuerlöscher und Warndreiecke

§ 1 - Feuerlöscher

1. a) In jedem seit dem 1. Februar 2002 in Betrieb genommenen Kraftfahrzeug muss sich ein Feuerlöscher befinden, der einer belgischen Norm über Feuerlöscher entspricht oder einer Norm über Feuerlöscher, die von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union angenommen wurde und ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet, und der mit den Vorschriften des vorliegenden Artikels übereinstimmt. Auf dem Feuerlöscher muss ein Hinweis auf diese Norm angebracht sein.

b) In jedem vor dem 1. Februar 2002 in Betrieb genommenen Kraftfahrzeug muss sich ein Feuerlöscher befinden, der entweder den vom Belgischen Normeninstitut veröffentlichten Normen NBN S 21 011/017 entspricht, oder ein Feuerlöscher, der einer anderen belgischen Norm über Feuerlöscher oder einer anderen Norm entspricht, die von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union angenommen wurde und ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet, und der mit den Vorschriften des vorliegenden Artikels übereinstimmt. Auf dem Feuerlöscher muss ein Hinweis auf diese Norm angebracht sein.

2. Der Feuerlöscher muss ein Fassungsvermögen haben, das im Verhältnis steht zur Klasse, der das zu schützende Fahrzeug angehört. Feuerlöscher müssen mindestens folgende Mengen enthalten:

Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht:

	BC- oder ABC-Pulver
- bis 3.500 kg	1 kg
- über 3.500 bis höchstens 7.500 kg	2 kg
- über 7.500 kg	3 kg

3. Es muss ein zusätzlicher, denselben Anforderungen entsprechender Feuerlöscher vorhanden sein:

a) in Kraftfahrzeugen, die für den Personenverkehr eingerichtet sind und ein höchstzulässiges Gesamtgewicht über 5.000 kg haben,

b) in Kraftfahrzeugen, die für das Ziehen eines Anhängers mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 2.500 kg verwendet werden, oder in diesem Anhänger.

Langsame Fahrzeuge brauchen jedoch nicht mit einem zusätzlichen Feuerlöscher ausgestattet zu sein.

4. Vorliegender §1 ist nicht auf gefährliche Güter befördernde Fahrzeuge anwendbar, für die die Vorschriften der Anlage B zum ADR mindestens ein tragbares Feuerlöschgerät vorsehen.

5. Feuerlöscher müssen in einem Halter an einer gut sichtbaren und leicht zugänglichen Stelle angebracht sein. Mindestens ein Feuerlöscher muss sich in Reichweite des Fahrers befinden. Feuerlöscher müssen betriebsfertig sein.

6. Der Halter des Feuerlöschers muss am Fahrzeug befestigt sein und der Feuerlöscher muss innerhalb von höchstens 10 Sekunden aus dem Halter herausgezogen werden können.

7. Die Vorrichtung zur Inbetriebsetzung des Feuerlöschers muss anhand eines Metalldrahts oder eines Stoffdrahts und eines Siegels (z.B. einer Plombe), auf dem die Erkennungszeichen des Herstellers angebracht sind, versiegelt sein. Für Fahrzeuge, die unter einem dem Ministerium der Landesverteidigung vorbehaltenen Kennzeichen zugelassen sind, darf die Plombe jedoch mit den Erkennungszeichen einer der Einheiten der Streitkräfte versehen sein.

8. Jeder Feuerlöscher, dessen Siegel nicht intakt ist, wird nicht mehr als den vorerwähnten Normen entsprechend angesehen.

9. Die Gültigkeitsdauer muss am Gehäuse des Feuerlöschers angebracht sein. Diese Dauer wird auf einem Etikett oder Label des Herstellers mit dem Vermerk "Gültig bis 1. Januar yyyy (Jahr)" angegeben. Ist die Gültigkeit abgelaufen, wird der Feuerlöscher nicht mehr als den vorerwähnten Normen entsprechend angesehen.

10. Jeder Feuerlöscher muss in vertikaler Stellung ohne Umdrehen funktionieren und die Bedienungsvorrichtungen müssen sich bei Betrieb des Feuerlöschers am oberen Teil des Gehäuses des Feuerlöschers befinden.

11. Die Vorschriften von §1 des vorliegenden Artikels gelten nicht für Einsatzfahrzeuge des Zivilschutzes und der Feuerwehrkorps.

12. Feuerlöscher mit einem Fassungsvermögen von mehr als 3 kg müssen die gleiche Vorrichtung zur Inbetriebsetzung haben wie Feuerlöscher mit einem Fassungsvermögen von 9 kg.

§ 2 - Warndreiecke

1. In jedem Kraftfahrzeug muss sich ein Warndreieck befinden, mit dem auf ein stillstehendes Fahrzeug oder eine auf die öffentliche Straße gefallene Ladung aufmerksam gemacht werden kann.

2. Die Anforderungen, denen Warndreiecke entsprechen müssen, werden von Dem Wallonischen Minister festgelegt.

3. In Abweichung von den Bestimmungen in Nr. 2 dürfen Kraftfahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1977 eingereicht wurde, mit einem gleichseitigen Warndreieck mit rotem Rand versehen sein und mindestens 40 cm Seitenmaß haben. Die roten Ränder dieser Schilder müssen mit reflektierendem Produkt versehen und mindestens 5 cm breit sein. Der mittlere Teil darf offen sein oder aus einem weißen Grund bestehen.

Art. 70bis - Retroreflektierende Sicherheitsweste

In jedem Kraftfahrzeug muss sich eine retroreflektierende Sicherheitsweste befinden.

Art. 71 - Verbandskasten

§ 1 - Linien- und Reisebusse sowie alle Kraftfahrzeuge, die für den gewerblichen Personenverkehr oder für den gewerblichen Personenverkehr gleichgesetzten Gratisverkehr benutzt werden, müssen mit einem Verbandskasten vom Typ "universal" ausgestattet sein.

Dieser Kasten, der nicht abgeschlossen sein darf, jedoch wasser- und staubdicht verschlossen sein muss, muss mindestens folgende Gegenstände und pharmazeutische Produkte enthalten:

- 3 dreieckige sterile Bandagen,
- 1 Cambric-Binde von 5 cm,
- 1 Cambric-Binde von 7 cm,
- 1 Cambric-Binde von 10 cm,
- 3 Packungen hydrophile Watte von 10 gr,
- 10 Ampullen mit 1 c.c. Jodalkohol und eine Feile,
- 1 Verbandspäckchen von 7 cm,
- 2 Verbandspäckchen von 10 cm,
- 1 Beutel mit einer Auswahl an Heftpflastern, die mit Jodoformmull präpariert sind,
- 1 Stauband, das aus einer 5 cm breiten blutstillenden elastischen Bandage besteht,
- 10 Verbandsklammern oder 10 Sicherheitsnadeln,
- 1 Gebrauchsanweisung.

Wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht dieser Fahrzeuge mehr als 5.000 kg beträgt, müssen sie mit einem zweiten Verbandskasten ausgestattet sein, der mit dem hier oben beschriebenen genau übereinstimmt.

§ 2 - Fahrzeuge, die nicht mit einem Verbandskasten vom Typ "universal" ausgestattet sein müssen und nicht mit der Verbandsdose ausgestattet sind, die durch die Allgemeine Arbeitsschutzordnung für Kraftfahrzeuge vorgeschrieben ist, müssen mit einer Verbandstasche versehen sein, die mindestens Folgendes enthält:

- 1 Päckchen mit sterilem Einzelverband von 7 cm x 10 cm,
- 1 Päckchen mit sterilem Einzelverband von 12 cm x 14 cm,
- 1 dreieckige sterile Mullbinde mit 1,30 m Basis,
- 1 in Heißsiegpapier eingewickelte Cambric-Binde von 7 cm x 5 m,

- 1 in Heißsiegelpapier eingewickelte Cambric-Binde von 10 cm x 5 m,
- 1 Beutel mit 10 antiseptischen Heftpflastern,
- 2 Verbandsklammern oder 2 Sicherheitsnadeln.

§ 3 - Jeder Verbandskasten oder jede Verbandstasche muss Folgendes enthalten:

1) eine Liste mit Angabe des Inhalts,
 2) eine beschreibende und illustrierte Anleitung über die Mund-zu-Mund-Beatmung unter Angabe der Möglichkeit, diese ohne direkten Kontakt anhand eines Tubus anzuwenden.

3) a) für vor dem Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses in Betrieb genommene Fahrzeuge: entweder die in der Anlage von Titel II Kapitel III Abschnitt III der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung beschriebene Anleitung über die "Erste Hilfe vor Eintreffen des Arztes", wie sie durch den Königlichen Erlass vom 16. April 1965 vorgesehen worden ist, oder die Anleitung, die in Artikel 6 des Königlichen Erlasses vom 25. Oktober 1971 zur Abänderung von Titel II Kapitel III Abschnitt III der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung aufgenommen ist.

b) für ab dem Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses in Betrieb genommene Fahrzeuge: die Anleitung über die "Erste Hilfe vor Eintreffen des Arztes", die in Artikel 6 des Königlichen Erlasses vom 25. Oktober 1971 zur Abänderung von Titel II Kapitel III Abschnitt III der Allgemeinen Arbeitsschutzordnung aufgenommen ist.

§ 4 - Unbeschadet der im Arbeitsrecht vorgesehenen Bestimmungen gilt vorliegender Artikel nicht für langsame Kraftfahrzeuge.

Art. 72 - Farbe

Die zuständige Wallonische Behörde kann die Verwendung bestimmter Farben oder Farbkombinationen für die Außenfarbe der Fahrzeuge verbieten.

Die Außenfarbe der für den gewerblichen Personenverkehr benutzten Fahrzeuge kann vom wallonischen Minister vorgeschrieben werden.

Art. 73 - [aufgehoben]

Art. 74 - [aufgehoben]

Art. 75 - Werbung

Auf den Außenscheiben der Kraftfahrzeuge, die für den gewerblichen Personenverkehr oder für den gewerblichen Personenverkehr gleichgesetzten Gratisverkehr verwendet werden, darf keine Werbung gemacht werden. Diese Bestimmung gilt nicht für Scheiben im Dach oder in der Dachabrundung.

Dienstinformationen, die auf den Außenscheiben dieser Fahrzeuge angebracht sind, dürfen die Sicht der Fahrgäste nach draußen nicht behindern.

Art. 76 - Alarmanlage

Fahrzeuge, die für einen Taxidienst benutzt werden, müssen mit einer Alarmanlage ausgerüstet sein, die vom Fahrer betätigt werden kann.

KAPITEL VIII - Sonderbestimmungen

Art. 77 - Geschwindigkeitsbegrenzer

1)

1.1 Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 sind mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet, der so eingestellt ist, dass die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs 100 Stundenkilometer nicht überschreiten kann.]

1.2 Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 sind mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet, der so eingestellt ist, dass die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs 90 Stundenkilometer nicht überschreiten kann.]

2) Zu diesem Zweck müssen die Fahrzeuge:

- entweder mit einem Typgenehmigungsbogen nach Anhang II Anlage 2 zur Richtlinie 92/24/EWG über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen versehen sein
- oder mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein, der als technische Einheit nach Anhang II Anlage 4 zu vorerwählter Richtlinie 92/24/EWG genehmigt und gemäß den Vorschriften besagter Richtlinie montiert worden ist.

3)

3.1 Ab dem 1. Januar 1988 in neuem Zustand in Betrieb genommene Fahrzeuge unterliegen den Bestimmungen der Punkte 1 und 2, und zwar nach folgendem Zeitplan:

3.1.1 zum 1. März 1995: Fahrzeuge, die für grenzüberschreitenden Verkehr bestimmt sind,

3.1.2 zum 1. Januar 1996: Fahrzeuge, die ausschließlich für innerstaatlichen Verkehr bestimmt sind.

3.2 Für zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 31. Dezember 1993 in Betrieb genommene Fahrzeuge, die schon vor dem 1. Januar 1994 mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sind, muss der Geschwindigkeitsbegrenzer nur den Punkten 7 und 8 des Anhangs I zu vorerwählter Richtlinie 92/24/EWG entsprechen.

In diesem Fall muss der Geschwindigkeitsbegrenzer auf die in Punkt 1 erwähnten Geschwindigkeiten eingestellt und von einem zugelassenen Installateur versiegelt werden.

3.3 Was Motorfahrzeuge der Klasse M2, Fahrzeuge der Klasse M3 mit einem Höchstgewicht über 5 Tonnen, jedoch bis höchstens 10 Tonnen und Fahrzeuge der Klasse N2 betrifft, sind die Punkte 1 und 2 spätestens zum 1. Juni 2006 anwendbar.]

4) Von dem in Punkt 1 vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzer befreit sind Fahrzeuge:

- der Landesverteidigung, des Zivilschutzes, der Feuerwehr und der anderen Notdienste sowie der Ordnungskräfte,

- die die in Punkt 1 erwähnten Geschwindigkeiten bauartbedingt nicht überschreiten können,

- die für wissenschaftliche Versuche auf der Straße benutzt werden,

- die für öffentliche Dienste ausschließlich in Ballungsräumen benutzt werden,

- der Klasse M3 mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 10 Tonnen und Fahrzeuge der Klasse N3, die vor dem 1. Januar 1988 erstmals zugelassen worden sind,

- der Klasse M3 mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von bis zu 10 Tonnen und Fahrzeuge der Klassen M2 und N2, die vor dem 1. Oktober 2001 erstmals zugelassen worden sind.

5) Zulassung der Installateure von Geschwindigkeitsbegrenzern

5.1 § 1 - Der Einbau eines als technische Einheit genehmigten Geschwindigkeitsbegrenzers in ein Fahrzeug sowie das Einstellen der Höchstgeschwindigkeit eines nach vorerwählter Richtlinie 92/24/EWG genehmigten Fahrzeugs werden von einem zugelassenen Installateur vorgenommen.

§ 2 - Die zugelassenen Installateure dürfen den Einbau von genehmigten Modellen von Geschwindigkeitsbegrenzern, für die sie an einer Ausbildung teilgenommen haben, vornehmen und deren Geschwindigkeit einstellen. Außerdem dürfen sie die Kontrolle aller Typen von genehmigten Geschwindigkeitsbegrenzern vornehmen. Die Anweisungen bezüglich der Kontrolle werden von der zuständigen Wallonischen Behörde festgelegt.]

5.2 Um als Installateur zugelassen zu werden, muss der Antragsteller folgende Bedingungen erfüllen:

- als Installateur von Tachographen anerkannt sein, wie vorgesehen in Punkt 1 [sic, zu lesen ist: §1] von Artikel 4 des Königlichen Erlasses vom 14. Juli 2005 zur Ausführung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr,

- den Beweis erbringen, dass er selbst oder zumindest ein von ihm bestimmtes Personalmitglied entweder beim Hersteller des Fahrzeugs oder beim Fabrikanten oder Vertreter der Marke der Geschwindigkeitsbegrenzer, die er einbauen möchte, an einer Schulung für den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern teilgenommen hat.

Dieser Hersteller, Fabrikant oder Vertreter stellt jeder Person, die an einer Schulung teilgenommen hat, eine Schulungsbescheinigung in zweifacher Ausfertigung aus. Eine Ausfertigung wird dem Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen übermittelt.

Das Muster der Schulungsbescheinigung wird von der zuständigen Wallonischen Behörde festgelegt. Diese Bescheinigung ist drei Jahre gültig.

Das Programm der besagten Schulung muss der zuständigen Wallonischen Behörde vorab zur Billigung vorgelegt werden,

- über die notwendigen Apparate, Gerätschaften und Arbeitshandbücher für den Einbau und das Einstellen der Marke des Geschwindigkeitsbegrenzers, den er einbauen möchte, und über die Gerätschaften verfügen, um das korrekte Funktionieren des Geschwindigkeitsbegrenzers an einem Fahrzeug zu kontrollieren,

- über die notwendigen Versiegelungsgerätschaften mit Zulassungsnummer verfügen,

- über einen Bestand an Prüfplaketten verfügen, die dem von vom Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen festgelegten Modell entsprechen,

- über eine Prüfstrecke oder einen kalibrierten Rollenprüfstand verfügen, mit dem zwei Höchstgeschwindigkeitsspitzen erreicht werden können.

5.3

5.3.1 Der Antrag auf Zulassung als Installateur von Geschwindigkeitsbegrenzern wird bei der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie eingereicht.

Die Prüfung der fachlichen Eignung und der technischen Kompetenz des Antragstellers sowie die Überprüfung, ob der Antragsteller die erforderliche Ausrüstung besitzt, werden beim Antragsteller von zu diesem Zweck von der zuständigen Wallonischen Behörde vorgenommen.

Die Zulassung wird für einen Zeitraum von vier Jahren erteilt. Drei Monate vor dem Verfalltag ist eine neue Zulassung zu beantragen.

5.3.2 Die dazu ermächtigten Bediensteten der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie können die zugelassenen Installateure jederzeit und überall kontrollieren.

Der Wallonische Minister kann unter den in Anlage 21 zu vorerwähntem Königlichen Erlass vom 15. März 1968 *[sic, zu lesen ist: in Anlage 21 zu vorliegendem Erlass]* festgelegten Bedingungen befugte Einrichtungen zulassen, um die in Absatz 1 erwähnten Kontrollen durchzuführen. Diese Einrichtungen sind nicht an der Herstellung, der Einfuhr oder dem Vertrieb von Geschwindigkeitsbegrenzern und Tachographen oder ihren Bestandteilen beteiligt.

5.4 Wenn der Antragsteller die in Punkt 5.2 erwähnten Bedingungen erfüllt, wird die Zulassung von der zuständigen Wallonischen Behörde erteilt.

5.5 Die Zulassung als Installateur kann entzogen werden, wenn der Inhaber die Zulassungsbedingungen nicht mehr erfüllt oder wenn der Einbau, das Einstellen oder die Versiegelungen nicht vorschriftsgemäß ausgeführt werden.

5.6 Der Entzug der Zulassung wird dem Betreffenden per Einschreibebrief notifiziert.

Der Betreffende kann binnen dreißig Tagen nach Notifizierung der Verweigerung oder des Entzugs der Zulassung bei der zuständigen Wallonischen Behörde, per Einschreibebrief Beschwerde einreichen.

Der Wallonische Minister, befindet darüber binnen dreißig Tagen nach Versand des Briefes, nachdem er den Betreffenden oder seinen Bevollmächtigten eventuell angehört hat.

Die Beschwerde hat keine aussetzende Wirkung.

5.8 Gebühren, die für die im Hinblick auf die Zulassung als Installateur von Geschwindigkeitsbegrenzern durchzuführenden Inspektionen und für die Ausstellung der Zulassung zu erheben sind:

- Inspektionen im Hinblick auf die Zulassung: 250 EUR,

- Ausstellung der Zulassungsbescheinigung: 25 EUR.

Ab Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses bis zum 31. Dezember 2009 belaufen diese Beträge sich auf 270 beziehungsweise 27 EUR.

Ab dem Kalenderjahr 2010 unterliegen diese Gebühren am 1. Januar jeden Jahres einer automatischen Indexierung, die auf der Grundlage des gewöhnlichen Indexes des Monats November des Vorjahres berechnet wird.

Das Ergebnis dieser Anpassung wird auf den nächsten Euro aufgerundet, wenn die Dezimalen des errechneten Betrags größer als 0,5 oder gleich 0,5 sind, beziehungsweise auf den nächsten Euro abgerundet, wenn die Dezimalen kleiner als 0,5 sind.

Die Gebühren werden, so wie in der Zahlungsaufforderung angegeben eingezahlt. Sie sind auf keinen Fall rückforderbar.

6) Einbau

6.1 Wenn für die Steuerung des Geschwindigkeitsbegrenzers dem Tachographen ein Signal entnommen wird, darf der Geschwindigkeitsbegrenzer nur eingebaut werden, wenn der Installateur die Funktionstüchtigkeit des Tachographen kontrolliert hat und die Versiegelungen davon nicht aufgebrochen worden sind.

6.2 Der Einbau darf nur von einer Person vorgenommen werden, für die gemäß Punkt 5.2 eine Schulungsbescheinigung ausgestellt worden ist.

6.3 Auf dem Geschwindigkeitsbegrenzer muss an folgenden Stellen eine Versiegelung, die mit der dem Inhaber der Zulassung erteilten Identifikationsnummer versehen ist, angebracht werden:

- auf der Verbindung zwischen der elektronischen Steuereinheit mit dem Stellglied und der Speisung,

- auf der Verbindung zwischen dem Stellglied und der Kraftstoffeinspritzpumpe,

- auf allen Zwischenverbindungen, die unterbrochen werden können.

6.4 Register

6.4.1 Jeder Einbau und jede Reparatur oder Einstellung muss in einem Register vermerkt werden. Dieses Register muss vom Installateur aufbewahrt werden.

6.4.2 Das Register muss auf Verlangen der Beamten und Bediensteten, die in Artikel 3 des Gesetzes vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, erwähnt sind, jederzeit vorgelegt werden können.

6.4.3 Das Muster des Registers wird vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört, oder von seinem Beauftragten bestimmt.

6.5 Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs muss auf einem Schild an einer deutlich sichtbaren Stelle im Innenraum des Fahrzeugs angezeigt werden.

7) Ein defekter oder mangelhaft funktionierender Geschwindigkeitsbegrenzer muss von einem zugelassenen Installateur repariert werden, sobald die Umstände es erlauben.

Wenn das Fahrzeug nicht binnen einer Woche nach Eintreten des Defekts oder nach Feststellung des mangelhaften Funktionierens des Geräts zu seinem Unternehmensstandort zurückkehren kann, muss die Reparatur unterwegs erfolgen.

8) a) Außer bei den weiter oben in Punkt 4 aufgezählten Fahrzeugen, die vom Geschwindigkeitsbegrenzer befreit sind, wird bei Fahrzeugen anlässlich der Inbetriebnahme oder Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs auf Verlangen eines dazu ermächtigten Bediensteten der operativen Generaldirektion Mobilität und Infrastrukturen des Öffentlichen Dienstes der Wallonie und mindestens alle zwei Jahre der Geschwindigkeitsbegrenzer von einem zugelassenen Installateur kontrolliert; anlässlich dieser Kontrolle ist der Installateur verpflichtet, die Prüfplakette anzubringen oder zu erneuern. Diese Kontrolle kann im Anschluss an die Inspektion oder Kontrolle des Tachographen durchgeführt werden.

Beim Vorfahren zur technischen Kontrolle spätestens am 31. Dezember 2006 müssen alle Fahrzeuge der Klassen N2, M2, N3 und M3 mit einer Prüfplakette für Geschwindigkeitsbegrenzer mit einer Gültigkeit von weniger als zwei Jahren versehen sein.

b) Abgesehen von diesen Kontrollen sind die mit der technischen Kontrolle der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge beauftragten Einrichtungen ebenfalls damit beauftragt, mindestens ein Mal pro Jahr den Geschwindigkeitsbegrenzer zu kontrollieren.

Art. 77bis - Umrüstung eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor zu einem Fahrzeug mit Elektromotor
Vorliegender Artikel ist auf die Umrüstung eines Fahrzeugs der Klassen M und N mit Verbrennungsmotor zu einem Fahrzeug mit Elektromotor oder zu einem mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle angetriebenen Fahrzeug anwendbar. Das umgerüstete Fahrzeug weist also keinen Verbrennungsmotor mehr auf. Die Nutzleistung des Motors des Fahrzeugs, das Gegenstand der in Absatz 1 erwähnten Umrüstung ist, muss innerhalb des geschlossenen Bereichs zwischen 65 Prozent und 100 Prozent der Nennleistung des ursprünglichen Motors liegen.

In Abweichung von Absatz 2 darf die Nennleistung eines Fahrzeugs um bis zu 20 Prozent erhöht werden, wenn die in Absatz 1 erwähnte Umrüstung ein Fahrzeug mit einem Originalmotor mit einer Nennleistung von höchstens 60 kW betrifft.

Die Kraftstoffbehälter des Fahrzeugs, das Gegenstand der in Absatz 1 erwähnten Umrüstung ist, müssen entfernt oder unbrauchbar gemacht werden.

Die Abmessungen des Basisfahrzeugs, das Gegenstand der in Absatz 1 erwähnten Umrüstung ist, dürfen durch die Umrüstung nicht verändert werden.

Fahrzeuge, die Gegenstand einer in Absatz 1 erwähnten Umrüstung sind, müssen den Bestimmungen des vorliegenden Artikels und den in Teil VII der Anlage 26 zum vorliegenden Erlass aufgeführten technischen Anforderungen genügen.

Art. 77ter - § 1. Der Umbau eines Fahrzeugs nach Artikel 77bis erfüllt die folgenden Bedingungen:

1° die zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs, die zulässige Höchstmasse des Zuges und die zulässigen Höchstmassen der Achsen werden nicht verändert;

2° nach dem Umbau darf die Verteilung der Masse im fahrbereiten Zustand des Fahrzeugs auf die Achsen des Fahrzeugs die Verteilung dieser Masse auf die Achsen des Basisfahrzeugs um nicht mehr als 10 % überschreiten.

§ 2. Im Gegensatz zu den Bestimmungen von Artikel 8 § 5 ist bei diesem Umbau die Zustimmung des Herstellers des Basisfahrzeugs oder seines Bevollmächtigten nicht erforderlich.

Der Installateur, d.h. die natürliche oder juristische Person, die den Umbau durchführt oder dafür verantwortlich ist, muss seine Zusammenarbeit mit dem Hersteller des Basisfahrzeugs nachweisen. Ist eine solche Zusammenarbeit nicht gegeben, so weist der Installateur der Abnahmebehörde nach, dass er Zugang zu den erforderlichen technischen Unterlagen des Basisfahrzeugs hat.

Art. 78 - § 1 - Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter kann unter den von ihm bestimmten Bedingungen und nach dem von ihm bestimmten Verfahren ausnahmsweise:

1. die Genehmigung und die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs als Einzelfall erlauben,
2. nachstehende Fahrzeuge ganz oder teilweise von vorliegender allgemeinen Regelung befreien:

a) Fahrzeuge oder Züge miteinander verbundener Fahrzeuge, die für bestimmte Aufgaben verwendet werden, deren Ausführung bei Anwendung des vorliegenden Erlasses unmöglich wäre,

b) für außergewöhnliche Transporte bestimmte Fahrzeuge oder Züge miteinander verbundener Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht und mit Abmessungen, die größer sind als die vorgesehenen Höchstwerte,

c) Fahrzeuge, die anlässlich eines Umzugs von Personen, die sich in Belgien niederlassen, importiert werden,

d) Fahrzeuge und Züge miteinander verbundener Fahrzeuge, die auf öffentlicher Straße verkehren, um zu einem vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten festgelegten Ort zu fahren, wo sie Bremstests unterzogen werden,

e) Fahrzeuge, die auf den Namen einer ständigen Vertretung oder auf den Namen von Diplomaten zugelassen sind, die bei der belgischen Regierung von den Protokolldiensten des Ministeriums der Auswärtigen Angelegenheiten akkreditiert sind.

3. die Inbetriebnahme von Fahrzeugen oder von Zubehöerteilen erlauben, die eine bauliche Verbesserung darstellen oder nach gleichwertigen oder sogar noch strengeren Regeln als denen der vorliegenden Regelung genehmigt worden sind.

Der Antragsteller muss den Beweis erbringen, dass sein Antrag begründet ist.]

§ 2 - a) Für die Ausstellung einer Befreiung wird eine Gebühr von 12,39 EUR erhoben.

Ab Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses bis zum 31. Dezember 2009 unterliegen die in Absatz 1 erwähnten Leistungen einer Gebühr in Höhe von 63 EUR.

Ab dem Kalenderjahr 2010 unterliegen diese Gebühren am 1. Januar jeden Jahres einer automatischen Indexierung, die auf der Grundlage des gewöhnlichen Indexes des Monats November des Vorjahres berechnet wird. Das Ergebnis dieser Anpassung wird auf den nächsten Euro aufgerundet, wenn die Dezimalen des errechneten Betrags größer als 0,5 oder gleich 0,5 sind, beziehungsweise auf den nächsten Euro abgerundet, wenn die Dezimalen kleiner als 0,5 sind.

Die Gebühren werden auf das Konto IBAN: BE86 6792 0060 1050 - BIC: PCHQ BE BB der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit - Einnahmen eingezahlt. Sie sind auf keinen Fall rückforderbar.]

b) Die Gebühr ist auf keinen Fall rückzahlbar.

c) Für Anträge auf Befreiung, die eingereicht werden von Invaliden im Hinblick auf die Zulassung zum Verkehr von Fahrzeugen, die aufgrund der Invalidität der Betroffenen für den persönlichen Gebrauch umgebaut worden sind, sowie von Personen, die ihr Fahrzeug anlässlich eines Umzugs importieren, ist die unter Buchstabe a) vorgesehene Gebühr nicht zu entrichten.

§ 3 - Die Gemeinderäte können für den Verkehr zwischen Ein- und Ausschiffungskais, Depots, Schuppen und Lagerräumen in See- oder Binnenhäfen zusätzliche Verordnungen erlassen, mit denen die Anwendung der Bestimmungen der vorliegenden allgemeinen Regelung ausgesetzt oder abgeändert wird.]

Art. 78bis - Der für den Straßenverkehr zuständige Minister und der Wallonische Minister sind in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich dazu ermächtigt, die Anlagen anzupassen, um sie mit den Europäischen Richtlinien technischer Art in Übereinstimmung zu bringen.

KAPITEL IX - Inkrafttreten und Schlussbestimmungen

Art. 79 - Inkrafttreten

Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen in den vorhergehenden Artikeln ist das Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses auf den 15. Juni 1968 festgelegt.]

Art. 80 - Überwachung

Zuständig für die Überwachung der Ausführung der vorliegenden allgemeinen Regelung sind die in Artikel 3 des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung erwähnten befugten Bediensteten.

Bei der Ausführung ihres Auftrags haben diese Bediensteten die Befugnisse, die ihnen durch das Gesetz vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, erteilt worden sind.

Art. 81 - Strafen

Jeder Verstoß gegen vorliegende allgemeine Regelung wird mit den im Gesetz vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, vorgesehenen Strafen geahndet.

Art. 82 - Aufhebungsbestimmungen

§ 1 - Es werden aufgehoben:

1) der Erlass des Regenten vom 22. Mai 1947 zur Billigung der allgemeinen Regelung zur Festlegung der technischen Anforderungen an für den Personenverkehr benutzte Fahrzeuge mit mindestens neun Plätzen außer dem Fahrersitz und an für den Güterverkehr benutzte Fahrzeuge, abgeändert durch den Erlass des Regenten vom 3. Juli 1950 und durch die Königlichen Erlasse vom 20. Juni 1951, 21. September 1953, 18. März 1958, 25. Februar 1959, 22. Juni 1959, 15. September 1960, 8. November 1960, 12. März 1962, 28. September 1962, 8. März 1963, 17. Juli 1964 und 7. Oktober 1964,

2) der Erlass des Regenten vom 10. Juni 1947 zur Einführung einer allgemeinen Regelung zur Festlegung der technischen Anforderungen an für den Personenverkehr gebaute Kraftfahrzeuge mit maximal acht Plätzen außer dem Fahrersitz, abgeändert durch den Erlass des Regenten vom 3. Juli 1950 und durch die Königlichen Erlasse vom 21. September 1953, 2. April 1959, 15. Februar 1960, 8. November 1960, 12. März 1962, 15. Oktober 1964 und 11. Juni 1965,

3) der Königliche Erlass vom 22. September 1953 zur Festlegung der besonderen Bedingungen für die Normung des Baus der für öffentliche Autobusdienste verwendeten Fahrzeuge mit mindestens neun Plätzen außer dem Fahrersitz, die aus einem Fahrgestell und einer unabhängigen Karosserie bestehen, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 13. April 1964,

4) der Königliche Erlass vom 1. Juli 1964 zur Festlegung der Anforderungen in Sachen Rauchentwicklung an mit einem "Dieselmotor" ausgerüstete Kraftfahrzeuge.

§ 2 - Die Bestimmungen der aufgehobenen Erlasse, mit Ausnahme von Artikel 36 der in §1 Punkt 1 erwähnten Regelung und von Artikel 21 der in §1 Punkt 2 erwähnten Regelung, bleiben auf Fahrzeuge, die diesen Bestimmungen unterlagen und am 14. Juni 1969 in Betrieb waren, jedoch anwendbar, sofern sie gemäß Artikel 79 §1 Punkt 1 nicht durch Bestimmungen des vorliegenden Erlasses ersetzt worden sind.

Die Anlagen zu vorliegendem Erlass liegen zur Zeit nur auszugsweise in deutscher Sprache vor. Sie können in folgenden Belgischen Staatsblättern in französischer und niederländischer Sprache nachgelesen werden.

Anlage 1: siehe *Belgisches Staatsblatt* vom 12.06.2018- Seiten 48854 bis 48932 (Datei als gesondertes Dokument verfügbar – Titel: Anlage 1+ 2 zum K.E. vom 15.03.1968)

Anlage 2: siehe *Belgisches Staatsblatt* vom 12.06.2018- Seiten 48854 bis 48932

Anlage 3: siehe *Belgisches Staatsblatt* vom 28. März 1968, S. 3304

Anlage 4: siehe *Belgisches Staatsblatt* vom 28. März 1968, S. 3305; siehe auch Königlicher Erlass vom 14. Januar 1971, Art. 56, *Belgisches Staatsblatt* vom 20. Januar 1971, S. 732; ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 21. Mai 1987, Art. 11, *Belgisches Staatsblatt* vom 27. Mai 1987, S. 8291

Anlage 5: siehe *Belgisches Staatsblatt* vom 28. März 1968, S. 3306; ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 21. Mai 1987, Art. 11, *Belgisches Staatsblatt* vom 27. Mai 1987, S. 8292

Anlage 6: in Beilage

Anlage 7: in Beilage

Anlage 8: eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975, Art. 46, *Belgisches Staatsblatt* vom 30. Dezember 1975, S. 16564-16565; abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 11. August 1976, Art. 19 und 20, *Belgisches Staatsblatt* vom 24. August 1976, S. 10505

Anlage 9: eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975, Art. 46, *Belgisches Staatsblatt* vom 30. Dezember 1975, S. 16566-16567

Anlage 10: eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 10. Dezember 1980, *Belgisches Staatsblatt* vom 4. Februar 1981, S. 1137 ff.; abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 3. August 1981, *Belgisches Staatsblatt* vom 27. August 1981, S. 10664-10665

Anlage 11: eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 16. November 1984, *Belgisches Staatsblatt* vom 15. Januar 1985, S. 284 ff.; abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 13. September 1985, Art. 16, *Belgisches Staatsblatt* vom 15. Oktober 1985, S. 15049

Anlage 12: eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 21. Mai 1987, Art. 12, *Belgisches Staatsblatt* vom 27. Mai 1987, S. 8293

Anlage 13: in Beilage

Anlage 14: eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998, Art. 22, *Belgisches Staatsblatt* vom 24. Dezember 1998, S. 40899-40900 (NL) + S. 40906-40907 (FR)

Anlage 15

eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998, Art. 22, *Belgisches Staatsblatt* vom 24. Dezember 1998, S. 40900 ff. (NL) + S. 40908 ff. (FR); abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 25. September 2002, Art. 3, *Belgisches Staatsblatt* vom 11. Oktober 2002, S. 45922, und durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003, Art. 29, *Belgisches Staatsblatt* vom 3. April 2003, S. 16854 ff.]

Anlage 16: eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 25. September 2002, Art. 4, *Belgisches Staatsblatt* vom 11. Oktober 2002, S. 45923 ff. und ersetzt durch Art. 5 des Königlichen Erlasses vom 14. April 2009 (I), *Belgisches Staatsblatt* vom 28. April 2009, 1. Ausgabe, S. 33215 ff.

(Keine deutsche Übersetzung verfügbar)

Anlage 16bis: eingefügt durch Art. 6 des Königlichen Erlasses vom 14. April 2009 (I), *Belgisches Staatsblatt* vom 28. April 2009, 1. Ausgabe, S. 33215 ff.

(Keine deutsche Übersetzung verfügbar)

Anlage 17: eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003, Art. 30, *Belgisches Staatsblatt* vom 3. April 2003, S. 16858 ff. (FR) + S. 16961 ff. (NL)

Anlage 18: eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003, Art. 30, *Belgisches Staatsblatt* vom 3. April 2003, S. 16861 ff. (FR) + S. 16964 ff. (NL)- **siehe UN/ECE Regelung Nr. 48- Amtsblatt der EU Nr. L323 vom 06.12.2011**

Anlage 18 bis: in Beilage

Anlage 19: eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003, Art. 30, *Belgisches Staatsblatt* vom 3. April 2003, S. 16889 ff. (FR) + S. 16992 ff. (NL)

Anlage 20: eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003, Art. 30, *Belgisches Staatsblatt* vom 3. April 2003, S. 16922 ff. (FR) + S. 17025 ff. (NL)

Anlage 21: in Beilage

Anlage 22: in Beilage

Anlage 41: in Beilage

Anlage 6

Obligatorische Lichter und Rückstrahler, andere als die Fahrtrichtungsanzeiger, für Motorfahrzeuge und ihre Anhänger

Art des Lichtes und Rückstrahler	Fernlicht	Ablendlicht	Standlicht		Schlusslicht (4)	Bremslichter (4)	Kennzeichenbeleuchtung	Rückstrahler hinten	Begrenzungslicht vorne Breite > 210 (3)	Begrenzungslicht Hinten Breite > 210 (3)	Seitliche Rückstrahler	Nebelschlussleuchte	Seitliches Markierungslicht (4)	Tagfahrleuchte (3) (10)
			Motorfahrzeug	Anhänger										
Einbaumerkmale und Farben														
1. Anzahl und Anordnung (1)														
Kategorie A	2 oder 4 (7)	2	2	-	2 oder 4 (11)	2 oder 4 (11)	Unbestimmt	2	2	2	Siehe Artikel 28, § 3	1 oder 2	Länge > 600 (3)	2
Kategorie B	2	2	2	-	2	2 oder 3 (6)		2	-	-		1 oder 2		2
Kategorie C	2	2	2	-	2 oder 4 (11)	2 oder 3 (6) oder 4 (11)		2	2 (13)	2 (13)		1 oder 2		2
Kategorie D	-	-	-	2	2 oder 4 (11)	2 oder 4 (11)		2	2	2		1 oder 2		-(8)
2. Farbe und Funktionsweise (2)	weiss oder hellgelb	weiss oder hellgelb	weiss	weiss	rot	Rot oder gelb	weiss	rot	Weiss	Rot	gelb	rot	gelb	weiss
3. Anordnung (3)	-													
Max. Abstand vom äußeren Rand	-	40	40	15	40 (12)		-	40	-	-	-	-	-	40 (9)
Höhe Min.	-	35	35	35	35 (12)		-	35	35	35	35	25	35	25
Höhe Maximum	-	120	160	225	160 (12)			120			120	120	150 (5)	150 (3)

Fußnoten

- (1) Die Klassen A, B, C und D bedeuten: A, die Klasse der Linien- und Reisebusse; B, die Klasse der Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbusse; C, die Klasse der Kraftfahrzeuge, die nicht den Klassen A und B zugehörig sind; D, die Klasse der Anhänger.
 - (2) W = Weiß; S.G. = Selektivgelb; R = Rot; G = Gelb.
 - (3) Die Abmessungen sind in Zentimetern angegeben. Diese Abmessungen sind anwendbar auf Motorfahrzeuge und Anhänger, die nach dem 1. November 2014 erstmals in Betrieb genommen wurden.
 - (4) Obligatorisch für Fahrzeuge, die ab dem 1. Mai 2003 in Betrieb genommen wurden, mit Ausnahme von Fahrgestellen mit Führerhaus.
 - (5) Falls aufgrund der Herstellung nicht anders möglich, höchstens 210.
 - (6) Drei obligatorische Lichter für Fahrzeuge, die ab dem 1. Mai 2003 in Betrieb genommen wurden und die über eine EG-Typgenehmigung verfügen; siehe Artikel 28
 - (7) Vier Fernlichter sind zugelassen, sofern die ausgestrahlte Lichtstärke 225 000 cd nicht überschreitet.
 - (8) Verboten auf Anhängern und Sattelanhängern.
 - (9) Die Innenränder der sichtbaren Flächen in Richtung der Bezugsachse liegen mindestens 600 mm auseinander. Dieser Abstand darf auf 400 mm reduziert werden, wenn die maximale Breite des Fahrzeugs unter 1 300 mm beträgt.
 - (10) Obligatorisch für alle Fahrzeuge der Klassen als die Klassen M1 und N1 deren Genehmigung nach dem 6. Februar 2011 erfolgte. Obligatorisch für alle Fahrzeuge aller anderen Klassen als die Klassen M1 und N1 deren Genehmigung nach dem 6. August 2012 erfolgte. Vor diesen Daten sind Tagfahrleuchten fakultativ.
 - (11) Der letztgenannte Wert bezieht sich auf in der Höhe getrennte Lichter; siehe Artikel 28.
 - (12) Wert nur für obligatorische, nicht für fakultative Schluss- und Bremslichter; siehe Artikel 28.
 - (13) Begrenzungslichter sind auf land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer Breite von weniger oder gleich 2,10 m verboten.
- Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör beigefügt zu werden.

Anlage 7 - Fakultative Lichter und Rückstrahler für Motorfahrzeuge und ihre Anhänger

Montage- und Farbmerkmale	Lichter- und Rückstrahlertyp							
	VORD. Begrenzungslicht	HINT. Begrenzungslicht	Nebelscheinwerfer	Rückfahrscheinwerfer	vorderer Rückstrahler	Suchleuchte	seitlicher Rückstrahler	
Parkleuchte	Falls Breite 2,10 (4)	Falls Breite 2,10 (4)						
1. Anwesenheit und Anzahl (1)								
Klasse A	siehe Art. 28 § 3	2	2	2	1 oder 2	2	1	Unbegrenzt
Klasse B		2	2	2	1 oder 2	2	1	
Klasse C		2 (5)	2 (5)	2	1 oder 2	2	1	
Klasse D		2	2	-	1 oder 2	2	1	
2. Farbe (2)	siehe Art. 28 § 3	W	R	W oder S.G.	W oder S.G.	W	W oder S.G.	G
3. Positionierung (3)								
Maximalabstand zum Außenrand hin	40	-		40	-	40	-	
Mindesthöhe	35	35	35	-	-	35	-	35
Maximalhöhe	160	-		120	-	120	-	120

Fußnoten

- (1) Die Klassen A, B, C und D bedeuten: A, die Klasse der Linien- und Reisebusse; B, die Klasse der Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbusse; C, die Klasse der Kraftfahrzeuge, die nicht den Klassen A und B zugehörig sind; D, die Klasse der Anhänger.
- (2) W = Weiß; S.G. = Selektivgelb; R = Rot; G = Gelb.
- (3) Die Abstände sind in Zentimetern angegeben.
- (4) Diese Abmessungen sind anwendbar auf Motorfahrzeuge und Anhänger, die nach dem 1. November 2014 erstmals in Betrieb genommen wurden.
- (5) Begrenzungslichter sind auf land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer Breite von mehr als 2,10 m² fakultativ.

ANHANG 13 – Spritzschutzsysteme

KAPITEL I – Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung des vorliegenden Anhangs gelten die in Artikel 35 festgelegten Begriffsbestimmungen.

KAPITEL II - Vorschriften betreffend die EWG-Bauartgenehmigung für Spritzschutzvorrichtungen

0. Allgemeine Anforderungen

0.1. Die Spritzschutzvorrichtungen müssen so gebaut sein, dass sie im Normalbetrieb auf nassen Straßen ordnungsgemäß funktionieren. Sie dürfen ferner keine Konstruktionsmängel oder Fertigungsmängel aufweisen, die ihre ordnungsgemäße Funktion beeinträchtigen.

1. Durchzuführende Prüfungen

1.1. Entsprechend ihrem physikalischen Funktionsprinzip werden die Spritzschutzvorrichtungen geeigneten Prüfungen unterzogen, die in den Anhängen 1 und 2 beschrieben sind und deren Ergebnisse den Anforderungen von Abschnitt 4 dieser Anhänge entsprechen müssen.

2. Antrag auf EG-Bauteiltypgenehmigung

2.1. Der Antrag auf Erteilung der EG-Bauteiltypgenehmigung gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2007/46/EG für einen Typ einer Spritzschutzvorrichtung ist vom Hersteller zu stellen.

2.2. Anhang 3 enthält ein Muster des Beschreibungsbogens.

2.3. Der für die Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Prüfstelle sind vorzulegen: Vier Muster, von denen drei für die Prüfungen dienen und das vierte für spätere Nachprüfungen bei der Prüfstelle verbleibt. Die Prüfstelle kann weitere Muster anfordern.

2.4. Aufschriften

Jedes Muster muss deutlich und unverwischbar die Aufschrift der Handelsmarke oder Handelsbezeichnung und die Typenbezeichnung tragen. Für das EG-Genehmigungszeichen ist ein hinreichend großer Platz vorzusehen.

3. Erteilung der EG-Bauteiltypgenehmigung

3.1. Sind die entsprechenden Vorschriften erfüllt, wird die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 7 § 4 des vorliegenden Erlasses oder gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2007/46/EG erteilt.

3.2. Anhang 4 enthält ein Muster des EG-Typgenehmigungsbogens.

3.3. Jedem genehmigten Typ einer Spritzschutzvorrichtung wird eine Genehmigungsnummer gemäß Anhang 29 des vorliegenden Erlasses oder gemäß Anhang VII der Richtlinie 2007/46/EG zugeteilt. Ein Mitgliedstaat darf diese Nummer keinem anderen Typ einer Spritzschutzvorrichtung zuteilen.

3.4. Jede Spritzschutzvorrichtung, welche einem nach diesem Anhang genehmigten Typ entspricht, muss das EG-Bauteiltypgenehmigungszeichen tragen, das derart an der Vorrichtung anzubringen ist, dass es auch nach dem Anbau am Fahrzeug unverwischbar und deutlich sichtbar bleibt.

3.5. Der Buchstabe « A » für Vorrichtungen vom Typ Wasserabsorption oder « S » für den Typ Luft/Wasserseparator ist gemäß Anhang 29 des vorliegenden Erlasses oder gemäß Anhang VII Abschnitt 1.3 der Richtlinie 2007/46/EG ebenfalls auf dem Genehmigungszeichen anzubringen.

Anlage 1: Prüfung der Spritzschutzvorrichtungen des Typs Wasserabsorber

1. Prinzip

Mit dieser Prüfung soll mengenmäßig festgestellt werden, ob eine Vorrichtung geeignet ist, Wasser zurückzuhalten, das aus einer Reihe von Spritzdüsen direkt aufgespritzt wurde. Die Versuchsanordnung muss die Bedingungen wiedergeben, denen eine solche an einem Fahrzeug angebaute Vorrichtung hinsichtlich der Menge und der Geschwindigkeit des durch die Lauffläche des Reifens aufgewirbelten Wassers ausgesetzt wäre.

2. Ausstattung

Die Versuchsanordnung ist in Kapitel V Abbildung 8 des vorliegenden Anhangs dargestellt.

3. Prüfbedingungen

3.1. Die Prüfungen sind in einem geschlossenen Raum und einer zugfreien Umgebung durchzuführen.

3.2. Die Raumtemperatur und die Temperatur der Prüfstücke muss 21 (+ 3) ° C betragen.

3.3. Es muss entionisiertes Wasser verwendet werden.

3.4. Die Prüfstücke sind vor jeder Prüfung durch Nässen zu konditionieren.

4. Verfahren

- 4.1. Ein Prüfstück von 500 (+ 0/- 5) mm Breite und 750 mm Höhe senkrecht einspannen, wobei darauf zu achten ist, dass das Prüfstück sich richtig innerhalb der Begrenzungen des Sammelbehälters über diesem befindet und das Wasser weder vor noch nach seinem Auftreffen durch ein Hindernis abgelenkt werden kann.
- 4.2. Bei einem Durchsatz von 0,675 (+/- 0,01) l je Sekunde mindestens 90 l und höchstens 120 l Wasser aus einer waagerechten Entfernung von 500 (+/- 2) mm auf das Prüfstück spritzen (siehe Kapitel I Abbildung 8 des vorliegenden Anhangs).
- 4.3. Das Wasser von dem Prüfstück in den Sammelbehälter laufen lassen. Die aufgefangene Wassermenge im Verhältnis zum aufgespritzten Wasser prozentual bestimmen.
- 4.4. Die Prüfung nach den Abschnitten 4.2 und 4.3 fünfmal durchführen. Den durchschnittlichen prozentualen Anteil für die Testreihe errechnen.
5. Ergebnisse
 - 5.1. Der nach Abschnitt 4.4 errechnete Durchschnittswert muss 70 % oder höher sein.
 - 5.2. Weichen die größte und die kleinste Menge des aufgefangenen Wassers um mehr als 5 % vom Durchschnittswert ab, so muss die Testreihe mit fünf Prüfungen wiederholt werden. Weichen in der zweiten Versuchsreihe der höchste und der niedrigste Prozentsatz des aufgefangenen Wassers wiederum um mehr als 5 % vom Durchschnittswert ab und erfüllt der niedrigere Wert nicht die Bedingungen von Abschnitt 5.1, so wird die Typgenehmigung versagt.
 - 5.3. Prüfung, ob die senkrechte Position der Vorrichtung die Ergebnisse beeinflusst. Wenn das der Fall ist, muss das in den Abschnitten 4.1 bis 4.4 beschriebene Verfahren in den Positionen wiederholt werden, in denen die größte und die kleinste Menge Wasser gesammelt wird. Auch hierbei gelten die Bestimmungen von Abschnitt 5.2. Der Durchschnitt der Einzelergebnisse gilt dann als durchschnittlicher Prozentsatz. Dieser Durchschnittswert muss 70 % oder höher sein.

Anlage 2: Prüfung der Spritzschutzeinrichtungen des Typs Luft/Wasserseparator

1. Prinzip

Mit dieser Prüfung soll festgestellt werden, in welchem Masse ein poröses Material geeignet ist, Wasser zurückzuhalten, mit dem es aus einem Luft/Wasser-Druckzerstäuber bespritzt wurde. Die Versuchsausrüstung muss die Bedingungen wiedergeben, denen das Material im Hinblick auf Menge und Geschwindigkeit des von den Reifen aufgewirbelten Wassers an einem Fahrzeug ausgesetzt wäre.

2. Ausstattung

Die Versuchsanordnung ist in Kapitel V Abbildung 9 des vorliegenden Anhangs dargestellt.

3. Prüfbedingungen

- 3.1. Die Prüfungen sind in einem geschlossenen Raum und einer zugfreien Umgebung durchzuführen.
- 3.2. Die Raumtemperatur und die Temperatur der Prüfstücke muss 21 (+ 3) ° C betragen.
- 3.3. Es muss entionisiertes Wasser verwendet werden.
- 3.4. Die Prüfstücke sind vor jeder Prüfung durch Nässen zu konditionieren.

4. Verfahren

4.1. Ein Prüfstück von 305 x 100 mm senkrecht an der Versuchsanordnung befestigen, wobei darauf zu achten ist, dass sich zwischen dem Prüfstück und der oberen Befestigungsplatte kein Zwischenraum befindet und dass der Sammelbehälter richtig aufgestellt ist. Den Tank des Zerstäubers mit 1 + 0,005 Liter Wasser füllen und den Zerstäuber entsprechend der Darstellung platzieren.

4.2. Der Zerstäuber wird wie folgt eingestellt:

Druck (am Zerstäuber): 5 bar + 10% / - 0%

Durchsatz : 1 Liter/Minute + 5 Sekunden

Zerstäubung: kreisförmig, 50 + 5 mm Durchmesser, Abstand vom Prüfstück 200 + 5 mm, Durchmesser der Spritzdüse 5 + 0,1 mm.

4.3. Zerstäuben, bis kein Wasserdampf mehr austritt, und die verstrichene Zeit notieren. Das Wasser etwa 60 Sekunden lang vom Prüfstück in den Sammelbehälter ablaufen lassen und die aufgefangene Menge messen. Die eventuell im Tank des Zerstäubers zurückgebliebene Menge Wasser messen. Den prozentualen Anteil des aufgefangenen Wassers im Verhältnis zur Menge des zerstäubten Wassers errechnen.

4.4. Die Prüfung fünfmal wiederholen und den durchschnittlichen Anteil des aufgefangenen Wassers berechnen. Vor jeder Prüfung kontrollieren, ob Auffangbehälter, Tank des Zerstäubers und Messbehälter trocken sind.

5. Ergebnisse

5.1. Der in Abschnitt 4.4 errechnete Durchschnittswert muss 85% oder höher sein.

5.2. Weichen in einer Versuchsreihe von fünf Prüfungen die größte und die kleinste Menge des aufgefangenen Wassers um mehr als 5% vom Durchschnittswert ab, so muss die gesamte Versuchsreihe wiederholt werden. Weichen in der zweiten Versuchsreihe der höchste und der niedrigste Prozentsatz des aufgefangenen Wassers wiederum um mehr als 5% vom Durchschnittswert ab und erfüllt der niedrigere Wert nicht die Bedingungen von Abschnitt 5.1, so wird die Typgenehmigung versagt.

5.3. Wenn die senkrechte Position der Vorrichtung die Ergebnisse beeinflusst, muss das in den Abschnitten 4.1 bis 4.4 beschriebene Verfahren in den Positionen wiederholt werden, in denen die größte und die kleinste Menge Wasser gesammelt wird. Auch hierbei gelten die Bestimmungen von Abschnitt 5.2.

Die Bestimmung von Abschnitt 5.1 gilt weiterhin für die Angabe der Ergebnisse jeder Prüfung.

Anlage 3: Beschreibungsbogen Nr..... für die EG-Typgenehmigung für Spritzschutzvorrichtungen

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 im Format A4 ausgeführt oder auf dieses Format gefaltet sein und hinreichende Einzelheiten in geeignetem Maßstab enthalten. Auf gegebenenfalls beigefügten Fotos müssen hinreichende Einzelheiten zu sehen sein. 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:

0.5. Name und Anschrift des Herstellers:

0.7. Bei Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, Lage und Anbringungsart des EG-Genehmigungszeichens:

0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

1. BESCHREIBUNG DER VORRICHTUNG

1.1. Technische Beschreibung der Spritzschutzvorrichtung mit Angabe ihres physikalischen Funktionsprinzips und der Prüfung, der sie zu unterziehen ist.

1.2. Werkstoffe:

1.3. Eine oder mehrere ausreichend detaillierte Zeichnungen in einem Maßstab, der das Erkennen aller Einzelheiten gestattet. Die Zeichnung muss zeigen, an welcher Stelle das EG-Bauteiltypgenehmigungszeichen angebracht werden soll.

Datum

Unterschrift

Anlage 4:

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

KAPITEL III - Vorschriften betreffend die EWG-Betriebserlaubnis für einen Fahrzeugtyp in Bezug auf den Einbau von Spritzschutzsystemen

• ANTRAG AUF ERTEILUNG EINER EWG-BETRIEBSERLAUBNIS

1.1. Der Antrag auf Erteilung einer EWG-Betriebserlaubnis für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich des Einbaus seines Spritzschutzsystems ist vom Fahrzeughersteller oder von seinem Beauftragten zu stellen.

1.2. Dem Antrag sind folgende Unterlagen und Angaben in dreifacher Ausfertigung beizufügen:

1.2.1. Eine technische Beschreibung des Spritzschutzsystems sowie eine oder mehrere ausreichend detaillierte Zeichnungen in einem Maßstab, der eine Identifizierung des Systems ohne Weiteres zulässt.

1.3. Dem für die Durchführung der Prüfungen für die Betriebserlaubnis zuständigen technischen Dienst ist ein Fahrzeug vorzuführen, das für den Fahrzeugtyp, für den die Betriebserlaubnis erteilt werden soll, repräsentativ und mit seinem Spritzschutzsystem ausgerüstet ist.

• EWG-BETRIEBSERLAUBNIS

Eine dem Modell nach Maßgabe der Anlage entsprechende Bescheinigung ist dem EWG-Betriebserlaubnisbogen beizugeben.

3. • ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

3. Achsen

3.1. Hubachsen

Ist ein Fahrzeug mit einer oder mehreren Hubachsen ausgerüstet, so muss das Spritzschutzsystem bei abgesenkter Achse alle Räder und bei angehobener Achse die auf der Fahrbahn laufenden Räder abdecken.

3.2. Schwenkachsen

3.3. Ist ein Fahrzeug mit einer Schwenkachse ausgerüstet, so muss das Spritzschutzsystem die für die Achsen mit nicht gelenkten Rädern geltenden Bedingungen erfüllen, wenn es an dem schwenkbaren Teil angebracht ist. Ist es nicht an diesem Teil angebracht, so muss es die Vorschriften erfüllen, die für Achsen mit gelenkten Rädern gelten.

4. Anordnung der Schürze

Der Abstand « c » zwischen der tangentialen Längsebene der äußeren Reifenwand ohne Berücksichtigung der Ausbauchung des Reifens über der Aufstandsfläche und der Innenkante der Schürze darf nicht mehr als 100 mm betragen (siehe Kapitel V Abbildungen 1a und 1b des vorliegenden Anhangs).

5. Zustand des Fahrzeugs

Zur Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs muss sich das Fahrzeug in nachstehend beschriebenem Zustand befinden:

- a) Es muss unbeladen sein, und die Räder müssen in Geradeausstellung stehen.
- b) Bei der Prüfung von Sattelanhängern müssen deren Ladeflächen horizontal sein.
- c) Die Reifen müssen normalen Betriebsdruck haben.

6. Spritzschutzsystem

6.1. Die Spritzschutzsysteme müssen die Vorschriften der Abschnitte 7 oder 9 erfüllen.

6.2. Spritzschutzsysteme an nicht gelenkten oder selbstlenkenden Rädern, die vom Boden des Aufbaus oder vom unteren Teil der Ladefläche überdeckt sind, müssen entweder die Vorschriften der Abschnitte 7 oder 9 oder aber die Vorschriften des Abschnitts 8 erfüllen.

• BESONDERE VORSCHRIFTEN

7. Besondere Vorschriften für Absorber-Spritzschutzsysteme an Achsen mit gelenkten, selbstlenkenden oder nicht gelenkten Rädern.

7.1. Radabdeckung

7.1.1. Radabdeckungen müssen den unmittelbar über, vor und hinter dem (den) Reifen liegenden Raum wie folgt abdecken:

a) Bei Einfach- oder Mehrfachachsen muss sich die vordere Kante (C) so weit nach vorn erstrecken, dass sie eine Linie O-Z erreicht, auf der der Winkel Theta (?) höchstens 45° zur Horizontalen beträgt. Die hintere Kante (siehe Kapitel V Abbildung 2 des vorliegenden Anhangs) muss sich so nach unten erstrecken, dass sie sich nicht mehr als 100 mm über einer durch den Mittelpunkt des Rades verlaufenden horizontalen Linie befindet.

b) Bei Mehrfachachsen bezieht sich der Winkel ? nur auf die vorderste Achse, die Bestimmungen über die Höhe der hinteren Kante betreffen lediglich die hinterste Achse.

c) Die Radabdeckung muss eine Gesamtbreite « q » (siehe Kapitel V Abbildung 1 des vorliegenden Anhangs) aufweisen, die zumindest ausreicht, um die ganze Breite des Reifens « b » oder im Fall von Zwillingsreifen die ganze Breite der beiden Reifen « t » zu überdecken, wobei die vom Hersteller angegebenen äußersten Reifen/Radabmessungen zu berücksichtigen sind. Die Abmessungen « b » und « t » sind auf Nabenhöhe ohne Berücksichtigung von Markierungen, Rippen, Schutzringen usw. an den Reifenwänden zu ermitteln.

7.1.2. Die Vorderseite des hinteren Teils der Radabdeckung muss mit einer Spritzschutzvorrichtung versehen sein, die den Bestimmungen in Kapitel II Anlage 1 des vorliegenden Anhangs entspricht. Auf der Innenseite muss die Radabdeckung bis zu einer Höhe, die durch eine vom Radmittelpunkt ausgehende und mit der Horizontalen einen Winkel von mindestens 30° bildende Linie bestimmt ist, mit diesem Material ausgekleidet sein (Abbildung 3).

7.1.3. Bei mehrteiligen Radabdeckungen darf nach deren Einbau keine Öffnung mehr bestehen, die bei der Fahrt Verspritzungen durchlassen könnte. Diese Bestimmung gilt als erfüllt, wenn bei beladenem oder unbeladenem Fahrzeug alle von der Mitte des Rades über die gesamte Breite der Lauffläche des Reifens nach außen verlaufenden radialen Verspritzungen im Erfassungsbereich der Radabdeckungen immer auf einen Bestandteil des Spritzschutzsystems treffen.

7.2. Schürzen

7.2.1. Bei Einfachachsen darf die Unterkante der Schürzen nicht über den folgenden, vom Radmittelpunkt aus gemessenen Abständen und Radien liegen, ausgenommen an den Unterkanten, die abgerundet sein können (siehe Kapitel V Abbildung 2 des vorliegenden Anhangs):

- Luftfederung :

a) $R_v \leq 1,5 R$ bei Achsen mit gelenkten oder selbstlenkenden Rädern:

Von der Vorderkante (nach dem Fahrzeugbug hin gelegen) (Kante C) bis zur Hinterkante (nach dem Fahrzeugheck hin gelegen) (Kante A)

b) $R_v \leq 1,25 R$ bei Achsen mit nicht gelenkten Rädern:

Von der Vorderkante (Kante C) bis zur Hinterkante (Kante A)

- Mechanische Federung:

a) allgemeiner Fall: $R_v \leq 1,8 R$

b) nicht gelenkte Räder bei Fahrzeugen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 Tonnen: $R_v \leq 1,5 R$

Dabei ist R der Radius des auf dem Fahrzeug montierten Reifens

und R_v der Radialabstand, in dem sich die Unterkante der Schürze befindet.

7.2.2. Bei Mehrfachachsen gelten die Bestimmungen in Abschnitt 7.2.1 nicht für die vertikalen Transversalebene, die durch den Mittelpunkt der ersten und letzten Achse verlaufen; hier kann die Schürze gerade sein, um die Kontinuität des Spritzschutzsystems sicherzustellen (siehe Kapitel V Abbildung 4 des vorliegenden Anhangs).

7.2.3. Der Abstand zwischen dem obersten und dem untersten Punkt des Spritzschutzsystems (Radabdeckung und Schürze) gemessen an einem beliebigen Querschnitt senkrecht zur Radabdeckung (siehe Kapitel V Abbildungen 1b und 2 des vorliegenden Anhangs) muss an allen Punkten nach einer vertikalen Linie, die durch die Mitte des Rades oder - bei Mehrfachachsen - des ersten Rades verläuft, mindestens 45 mm betragen. Dieser Abstand darf vor dieser Linie stufenweise abnehmen.

7.2.4. In den Schürzen oder zwischen diesen und anderen Teilen der Schmutzfänger dürfen keine Öffnungen vorhanden sein, durch die während der Fahrt Verspritzungen austreten können.

7.2.5. Die Bestimmungen der Abschnitte 7.2.3 und 7.2.4 werden lokal möglicherweise nicht eingehalten, wenn die Schürze aus verschiedenen Elementen besteht, die in Relativbewegung zueinander stehen.

7.2.6. Zugfahrzeuge für Sattelanhänger mit einem niedrigen Fahrgestell (definiert in Abschnitt 6.20 der ISO-Norm 612 von 1978), und zwar solche, bei denen der Abstand des Sattelzapfens vom Boden 1 100 mm oder weniger beträgt, können so gebaut werden, dass sie von den Bestimmungen der Abschnitte 7.1.1 Buchstabe a, 7.1.3 und 7.2.4 ausgenommen sind. Hierbei müssen Radabdeckungen und Schürzen den Bereich unmittelbar über den Rädern der hinteren Achsen nicht abdecken, wenn diese Zugfahrzeuge mit einem Sattelanhänger verbunden sind, um zu verhindern, dass das Spritzschutzsystem zerstört wird. In Sektoren, die sich in einem Winkel von mehr als 60° zu der vor und hinter diesen Reifen durch den Mittelpunkt des Rades verlaufenden Vertikallinie befinden, müssen die Radabdeckungen und Schürzen dieser Fahrzeuge jedoch den Bestimmungen in den oben genannten Abschnitten entsprechen.

Diese Fahrzeuge sind daher so zu bauen, dass sie den Bestimmungen im ersten Absatz entsprechen, wenn sie ohne Sattelanhänger betrieben werden.

Um diesen Bestimmungen zu entsprechen, können Radabdeckungen und Schürzen beispielsweise einen beweglichen Teil umfassen.

7.3. Schmutzfänger

7.3.1. Für die Breite des Schmutzfängers gilt die Vorschrift für « q » in Abschnitt 7.1.1 Buchstabe c; befindet sich der Schmutzfänger innerhalb der Radabdeckung, so muss er mindestens so breit wie die Lauffläche des Reifens sein. Die Breite des Teils der Schmutzfänger, der sich unter der Radabdeckung befindet, muss der in diesem Absatz genannten Bedingung mit einer Toleranz von 10 mm auf jeder Seite entsprechen.

7.3.2. Die Grundstellung des Schmutzfängers ist annähernd senkrecht.

7.3.3. Der Abstand der Unterkante vom Boden darf höchstens 200 mm (siehe Kapitel V Abbildung 3 des vorliegenden Anhangs) betragen. Dieser Abstand wird bei der hintersten Achse auf 300 mm erhöht, wenn der Radialabstand der Unterkante der Schürze (R_v) nicht grösser als der Reifenradius der an dieser Fahrzeugachse montierten Räder ist. Der Abstand der Unterkante der Schmutzfänger vom Boden kann auf 300 mm erhöht werden, wenn der Hersteller es im Hinblick auf die Merkmale der Radaufhängung für technisch angemessen hält.

7.3.4. Der Schmutzfänger darf, horizontal gemessen, nicht weiter als 300 mm von der hintersten Reifenkante entfernt sein.

7.3.5. Bei Mehrfachachsen, bei denen der Abstand « d » zwischen den Reifen auf nebeneinander liegenden Achsen geringer als 250 mm ist, dürfen nur die hinteren Räder mit Schmutzfängern ausgerüstet sein. Beträgt der Abstand « d » zwischen den Reifen nebeneinander liegender Achsen 250 mm und mehr, so muss sich ein Schmutzfänger hinter jedem Rad befinden (siehe Kapitel V Abbildung 4 des vorliegenden Anhangs).

7.3.6. Schmutzfänger dürfen durch eine im Abstand von 50 mm oberhalb ihrer Unterkante aufgebrachte Kraft von 3 N je 100 mm Breite um nicht mehr als 100 mm nach hinten abgelenkt werden.

7.3.7. Die gesamte Fläche vor dem Teil des Schmutzfängers, der den erforderlichen Mindestabmessungen entspricht, muss mit einer Spritzschutzvorrichtung gemäß den Bestimmungen von Kapitel II Anlage 1 des vorliegenden Anhangs ausgestattet sein.

7.3.8. Zwischen der hinteren Unterkante der Radabdeckung und den Schmutzfängern darf keine Öffnung vorhanden sein, durch die Verspritzungen austreten können.

7.3.9. Entspricht die Spritzschutzvorrichtung den Bestimmungen für Schmutzfänger (Abschnitt 7.3), so ist ein zusätzlicher Schmutzfänger nicht erforderlich.

8. Vorschriften für Spritzschutzsysteme mit Spritzschutzvorrichtungen des Typs Wasserabsorber an Achsen mit nicht gelenkten oder selbstlenkenden Rädern (siehe Abschnitt 6.2)

8.1. Radabdeckung

8.1.1. Die Radabdeckungen müssen den Bereich unmittelbar über den Reifen abdecken. Die vorderen und hinteren Kanten müssen mindestens bis auf die Horizontalebene reichen, welche die obere Kante des Reifens bzw. der Reifen berührt (Abbildung 5). Die Rückseite kann jedoch durch den Schmutzfänger ersetzt werden, wobei dieser bis zum oberen Teil der Radabdeckung (oder des entsprechenden Teils) reichen muss.

8.1.2. Die gesamte Innenfläche des hinteren Teils der Radabdeckung muss mit einer Spritzschutzvorrichtung entsprechend den Bestimmungen von Kapitel II Anlage 1 ausgerüstet sein.

8.2. Schürzen

8.2.1. Bei Einfach- oder Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den benachbarten Reifen 250 mm oder mehr beträgt, muss die Schürze die Fläche bedecken, die vom unteren Bereich des oberen Teils der Radabdeckung bis zu einer Geraden reicht, die einerseits von der Tangente am oberen Rand des (der) Reifen(s) und der senkrechten Tangente an der Vorderkante des Reifens und andererseits von der Radabdeckung oder dem Schmutzfänger hinter dem Rad oder den Rädern gebildet wird (Abbildung 5b). Bei Mehrfachachsen muss sich bei jedem Rad eine Schürze befinden.

8.2.2. Zwischen der Schürze und der hinteren Unterkante der Radabdeckung und den Schmutzfängern darf keine Öffnung vorhanden sein, durch die Verspritzungen austreten können.

8.2.3. Sind nicht hinter jedem Rad (siehe Abschnitt 7.3.5) Schmutzfänger angebracht, so muss die Schürze durchgehend von der Außenkante des Schmutzfängers bis zu der senkrechten Ebene, die durch den vordersten Punkt des Reifens der ersten Achse verläuft, reichen (Abbildung 5a).

8.2.4. Die gesamte Innenfläche der Schürze, die nicht niedriger als 100 mm sein darf, muss mit einer Spritzschutzvorrichtung des Typs Wasserabsorber gemäß den Bestimmungen von Kapitel II des vorliegenden Anhangs versehen sein.

8.3. Schmutzfänger

Die Schmutzfänger müssen bis zum unteren Teil der Radabdeckung reichen. Sie müssen die Bestimmungen der Abschnitte 7.3.1 bis 7.3.9 erfüllen.

9. Bestimmungen für Spritzschutzsysteme mit Spritzschutzvorrichtungen des Typs Luft/Wasserseparator an Achsen mit gelenkten, selbstlenkenden oder nicht gelenkten Rädern

9.1. Radabdeckung

9.1.1. Die Radabdeckungen müssen die Bestimmungen nach Abschnitt 7.1.1 Buchstabe c erfüllen.

9.1.2. Radabdeckungen für Einfach- oder Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den Reifen auf zwei nebeneinander liegenden Achsen grösser als 300 mm ist, müssen auch die Bestimmungen nach Abschnitt 7.1.1 Buchstabe a erfüllen.

9.1.3. Bei Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den Reifen auf zwei nebeneinander liegenden Achsen 300 mm nicht übersteigt, müssen die Radabdeckungen auch dem Muster in Abbildung 7 entsprechen.

9.2. Schürzen

9.2.1. Die Unterkanten der Schürzen müssen mit Spritzschutzvorrichtungen des Typs Luft/Wasserseparator gemäß den Bestimmungen von Kapitel II des vorliegenden Anhangs versehen sein.

9.2.2. Bei Einfach- oder Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den Reifen zweier benachbarter Achsen 300 mm übersteigt, muss die Unterkante der an der Schürze befindlichen Spritzschutzvorrichtung, vom Mittelpunkt des Rades aus gemessen, nachstehende Höchstabmessungen und Höchststradien haben (Abbildungen 6 und 7):

a) Achsen mit gelenkten oder selbstlenkenden Rädern: $R_v \leq 1,05 R$

Ab Vorderkante (zum Fahrzeugbug hin gelegen) (Kante C bei 30°) bis Hinterkante (zum Fahrzeugheck hin gelegen) (Kante A bei 100 mm)

b) Achsen mit nicht gelenkten Rädern: $R_v \leq 1,00 R$

Ab Vorderkante (Kante C bei 20°) bis Hinterkante (Kante A bei 100 mm)

Dabei sind: R = Radius des am Fahrzeug montierten Reifens; R_v = Radialabstand von der Unterkante der Schürze zum Radmittelpunkt.

9.2.3. Bei Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den Reifen auf zwei nebeneinander liegenden Achsen nicht grösser als 300 mm ist, müssen die sich in dem Zwischenraum zwischen beiden Achsen befindlichen Schürzen den Verlauf nach Abschnitt 9.1.3 nehmen und sich so nach unten ausdehnen, dass sie nicht weiter als 100 mm über einer geraden waagerechten Linie entfernt sind, die durch die Radmittelpunkte verläuft (Abbildung 7).

9.2.4. Die Schürze muss an allen Punkten hinter einer senkrechten Linie, die durch den Radmittelpunkt verläuft, mindestens 45 mm tief sein. Diese Tiefe darf vor dieser Linie stufenweise abnehmen.

9.2.5. In den Schürzen oder zwischen diesen und den Radabdeckungen dürfen keine Öffnungen vorhanden sein, durch die Verspritzungen austreten können.

9.3. Schmutzfänger

9.3.1. Schmutzfänger müssen:

a) entweder Abschnitt 7.3 (Abbildung 3) oder

b) den Abschnitten 7.3.1, 7.3.2, 7.3.5, 7.3.8 und 9.3.2 (Abbildung 6) entsprechen.

9.3.2. Die den Spezifikationen in Kapitel II Anlage 2 des vorliegenden Anhangs entsprechenden Spritzschutzvorrichtungen sind an den in Abschnitt 9.3.1 Buchstabe b genannten Schmutzfängern zumindest entlang der ganzen Seite anzubringen.

9.3.2.1. Die Unterkante der Spritzschutzvorrichtung darf nicht mehr als 200 mm vom Boden entfernt sein. Der Abstand der Unterkante der Schmutzfänger vom Boden kann auf 300 mm erhöht werden, wenn der Hersteller es im Hinblick auf die Merkmale der Radaufhängung für technisch angemessen hält.

9.3.2.2. Die Spritzschutzvorrichtungen müssen mindestens 100 mm tief sein.

9.3.2.3. Der Schmutzfänger gemäß Abschnitt 9.3.1 Buchstabe b - ausgenommen der untere Teil einschließlich der Spritzschutzvorrichtung - darf durch eine an der Übergangsstelle zwischen dem Schmutzfänger und der Spritzschutzvorrichtung in ihrer Betriebsposition gemessene und in einem Abstand von 50 mm von der Unterkante des Schmutzfängers aufgebrauchte Kraft von 3 N pro 100 mm Breite des Schmutzfängers um höchstens 100 mm nach hinten abgelenkt werden.

9.3.3. Der Schmutzfänger darf, horizontal gemessen, nicht weiter als 200 mm von der hintersten Kante des Reifens entfernt sein.

10. Bei Mehrfachachsen muss das Spritzschutzsystem einer der Achsen, nicht jedoch der am weitesten hinten liegenden Achse, unter Umständen nicht die gesamte Breite der Lauffläche des Reifens abdecken, wenn lokal die Möglichkeit einer gegenseitigen Beeinflussung des Spritzschutzsystems und der Struktur der Achsen oder der Federung oder des Fahrgestells besteht.
Anlage 1: Beschreibungsbogen Nr.... betreffend die EG-Fahrzeugtypengenehmigung in Bezug auf den Einbau von Spritzschutzsystemen

(Erläuterungen finden sich in Anhang 23 des vorliegenden Erlasses)

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 im Format A4 ausgeführt oder auf dieses Format gefaltet sein und hinreichende Einzelheiten in geeignetem Maßstab enthalten. Auf gegebenenfalls beigefügten Fotos müssen hinreichende Einzelheiten zu sehen sein. 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:

0.2.1. Handelsname(n) (sofern vorhanden):

0.3. Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden (b) :

0.3.1. Anbringungsstelle dieser Merkmale:

0.4. Fahrzeugklasse (c):

0.5. Name und Anschrift des Herstellers:

0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

1. ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS

1.1. Fotografien und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs:

1.3. Anzahl der Achsen und Räder:

1.3.1. Anzahl und Lage der Achsen mit Doppelbereifung:

1.3.2. Anzahl und Lage der gelenkten Achsen:

2. MASSEN UND ABMESSUNGEN (f) (g)

(in kg und mm) (gegebenenfalls auf Zeichnungen verweisen)

2.1. Radstand/Radstände (bei Vollbelastung) (g) (l):

2.6. Masse in fahrbereitem Zustand (Grösst- und Kleinstwert für jede Variante): Masse des Fahrzeugs mit Aufbau und - bei Zugfahrzeugen einer anderen Klasse als M1 - mit Anhängervorrichtung, sofern vom Hersteller geliefert, in fahrbereitem Zustand oder Masse des Fahrgestells bzw. des Fahrgestells mit Führerhaus ohne Aufbau und/oder Anhängervorrichtung, wenn der Aufbau und/oder die Anhängervorrichtung nicht vom Hersteller geliefert wird (einschließlich Flüssigkeiten, Werkzeug, Ersatzrad (sofern vorhanden) und Fahrer und - für Kraftomnibusse - Masse des Mitglieds des Fahrpersonals, wenn das Fahrzeug über einen Sitz für Fahrpersonal verfügt) (h) (Grösst- und Kleinstwert für jede Variante):

2.6.1. Verteilung dieser Masse auf die Achsen sowie Stützlast bei Sattelanhängern und Zentralachsenanhängern (Grösst- und Kleinstwert für jede Variante):

2.8. Technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand nach Angabe des Herstellers (1) (3):

9. AUFBAU

9.20. Spritzschutzsystem

9.20.0. Vorhanden: ja/nein/unvollständig (1)

9.20.1. Kurze Beschreibung des Fahrzeugs hinsichtlich des Spritzschutzsystems und seiner Bestandteile:

9.20.2. Detaillierte Zeichnungen des Spritzschutzsystems und seiner Lage am Fahrzeug, aus denen die nach den Abbildungen von Kapitel I des vorliegenden Anhangs geforderten Abmessungen hervorgehen und bei denen die am weitesten nach außen ragenden Reifen-Radkombinationen berücksichtigt werden:

9.20.3. Typgenehmigungsnummer(n) von Spritzschutzvorrichtungen, sofern vorhanden:

Datum, Ablagenummer

Fussnoten

(1) Bei Fahrzeugen der Klasse N1 und N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7,5 Tonnen, für die die abweichende Regelung gemäß Kapitel III Abschnitt 0.1 des vorliegenden Anhangs in Anspruch genommen wird, kann der in Anhang II der Richtlinie 78/549/EWG enthaltene Beschreibungsbogen verwendet werden

(2)

Anlage 2: Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

(3) KAPITEL IV - Übereinstimmung der Produktion - Einstellung der Produktion

1. Übereinstimmung der Produktion

1.1. Alle Spritzschutzvorrichtungen, die das EWG-Genehmigungszeichen tragen, müssen mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Die das Genehmigungszeichen vergebende Behörde behält ein Muster zurück, das zusammen mit dem EWG-Bauartgenehmigungsbogen dazu verwendet werden kann, die Konformität der in den Verkehr gebrachten, mit dem EWG-Genehmigungszeichen versehenen Vorrichtungen mit den gestellten Anforderungen zu überprüfen.

1.2. Jeder Vorrichtungstyp wird bei der Stellung des Antrags auf EWG-Bauartgenehmigung durch das vorgelegte Muster und die beschreibenden Unterlagen festgelegt. Vorrichtungen, deren Merkmale denen des Musters gleich sind und deren Einzelteile sich mit Ausnahme von Varianten, die die Eigenschaften im Sinne des Anhangs nicht beeinträchtigen, nicht von denen des Musters unterscheiden, können als zu demselben Typ gehörig angesehen werden.

1.3. Der Hersteller hat Routineprüfungen durchzuführen, damit die Übereinstimmung der Produktion mit der genehmigten Bauart gewährleistet ist. Zu diesem Zweck muss der Hersteller:

- entweder über ein Laboratorium verfügen, das zur Durchführung der wesentlichen Prüfversuche ausgerüstet ist,

- oder die Versuche zur Prüfung der Übereinstimmung der Produktion von einem hierzu befugten Laboratorium durchführen lassen. Die Ergebnisse der Nachprüfungen hinsichtlich der Übereinstimmung der Produktion müssen den zuständigen Behörden mindestens ein Jahr lang zugänglich sein.

1.4. Die zuständigen Behörden dürfen außerdem Stichproben durchführen.

1.5. Die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Vorrichtungstyp hat nach den in Kapitel II des vorliegenden Anhangs genannten Bedingungen und Verfahren zu erfolgen. Die Hersteller stellen den Behörden, die die Bauartgenehmigung erteilt haben, auf Antrag Exemplare des genehmigten Typs zur Verfügung, damit Versuche oder Konformitätsprüfungen durchgeführt werden können.

1.6. Übereinstimmung der Produktion liegt vor, wenn neun von zehn Stichproben die Vorschriften nach Kapitel II Anlage 1 und 2 Abschnitt 4 des vorliegenden Anhangs erfüllen.

1.7. Wird die Bedingung nach Abschnitt 1.6 nicht erfüllt, so sind weitere zehn willkürlich entnommene Muster zu prüfen. Der Mittelwert sämtlicher Messungen muss die Vorschriften nach Kapitel II Anlage 1 und 2 Abschnitt 4 erfüllen; keine Einzelmessung darf einen Wert ergeben, der diese Spezifikationen nicht zu 95 % erfüllt.

2. Einstellung der Produktion

Stellt der Inhaber einer EWG-Bauartgenehmigung seine Produktion ein, so muss er die zuständigen Behörden hierüber unverzüglich unterrichten

KAPITEL V – Abbildungen

Abbildung 1a

Breite (q) der Radabdeckung (a) und Position der Schürze (j)

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweis: Die Abbildungen beziehen sich auf die entsprechenden Positionen in Kapitel III des vorliegenden Anhangs.

Abbildung 1b

Beispiel für die Messung der Schürze

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Abbildung 2

Dimensionen der Radabdeckung und der Schürze

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweise:

1. Die Abbildungen beziehen sich auf die entsprechenden Positionen in Kapitel III des vorliegenden Anhangs.

2. T = Ausmaß der Radabdeckung

Abbildung 3

Position der Radabdeckung und des Schmutzfängers

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweis: Die Abbildungen beziehen sich auf die entsprechenden Positionen in Kapitel III des vorliegenden Anhangs.

Abbildung 4

Darstellung eines Spritzschutzsystems (Radabdeckung, Schmutzfänger, Schürze) mit Spritzschutzvorrichtungen (Wasserabsorber) für Mehrfachachsen

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Abbildung 5

Darstellung eines Spritzschutzsystems mit Spritzschutzvorrichtungen (Wasserabsorber) für Achsen mit nicht gelenkten oder selbstlenkenden Rädern (Kapitel III Abschnitt 6.2 und 8 des vorliegenden Anhangs)

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Mehrfachachsen mit einem Abstand zwischen den Reifen von weniger als 250 mm

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

a) Einfachachsen oder Mehrfachachsen mit einem Abstand zwischen den Reifen von mindestens 250 mm

Abbildung 6

Darstellung eines Spritzschutzsystems mit Spritzschutzvorrichtungen (Luft/Wasserseparator) für Achsen mit gelenkten, selbstlenkenden oder nicht gelenkten Rädern

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweise:

1. Die Abbildungen beziehen sich auf die entsprechenden Positionen in Kapitel III des vorliegenden Anhangs.

2. T = Ausmaß der Radabdeckung

Abbildung 7

Darstellung eines Spritzschutzsystems mit Spritzschutzvorrichtungen (Radabdeckung, Schmutzfänger, Schürze) für Mehrfachachsen mit einem Abstand zwischen den Reifen von höchstens 300 mm

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweise:

1. Die Abbildungen beziehen sich auf die entsprechenden Positionen in Kapitel III des vorliegenden Anhangs.

2. T = Ausmaß der Radabdeckung

Abbildung 8

Prüfanordnung für Spritzschutzsysteme vom Typ Wasserabsorber (Kapitel II Anlage 1 des vorliegenden Anhangs)

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweise:

A = Wasserversorgung (Pumpe)

B = Zufluss zum Sammelbehälter

C = Sammelbehälter, Innenmaße 500 (+ 5/- 0) mm Länge und 75 (+ 2/- 0) mm Breite

D = Edelstahlrohr, äußerer Durchmesser 54 mm, Wanddicke 1,2 (+/- 0,12) mm, innere und äußere Oberflächenrauigkeit Ra zwischen 0,4 und 0,8 im

E = 12 zylindrische, radial gebohrte Löcher mit entgrateten viereckigen Rändern. Ihr Durchmesser, gemessen auf der Innen- und der Außenseite des Rohrs, beträgt 1,68 (+ 0,010/- 0) mm.

F = 500 (+ 0/- 5) mm breites Muster zur Prüfung

G = feste flache Platte

Alle Längenabmessungen sind in Millimeter angegeben.

Abbildung 9

Prüfanordnung für Spritzschutzsysteme vom Typ Luft/Wasserseparator (Kapitel II Anlage 2 des vorliegenden Anhangs)

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Anlage 18bis

Sonstige Vorschriften für auffällige Markierungen (*)

1. Anzahl:

Entsprechend der Anbringung.

2. Anbauschema:

Die auffälligen Markierungen werden möglichst horizontal und vertikal in einer Lage angebracht, die mit der Form, dem Aufbau, der Bauart und den Betriebsbedingungen des Fahrzeugs vereinbar ist.

3. Anordnung:

3.1. In Richtung der Breite

3.1.1 Die auffällige Markierung wird in möglichst geringem Abstand von der Fahrzeugkante angebracht.

3.1.2 Die Gesamtlänge der am Fahrzeug horizontal angebrachten auffälligen Markierungen beträgt mindestens 80% der Gesamtbreite des Fahrzeugs; dabei ist eine Überlappung einzelner horizontaler Markierungsteile nicht berücksichtigt.

3.1.3 Wenn der Hersteller jedoch gegenüber der Genehmigungsbehörde nachweisen kann, dass der in Punkt 3.1.2 genannte Wert nicht erreicht werden kann, darf die Gesamtlänge auf 60% verringert sein; dieser Wert ist dann im Mitteilungsformblatt und im Testbericht anzugeben. (Die Vorschriften von Punkt 3.1.3 gelten nur bis 9. Oktober 2011)

3.2. In Längsrichtung

3.2.1 Die auffällige Markierung wird in möglichst geringem Abstand von den Enden des Fahrzeugs angebracht und reicht bis zu 600 mm von jedem Ende des Fahrzeugs (oder Fahrerhauses bei Sattelzugmaschinen):

3.2.1.1 bei Kraftfahrzeugen an jedem Ende des Fahrzeugs bzw. bei Sattelzugmaschinen an jedem Ende des Fahrerhauses;

3.2.1.2 bei Anhängern an jedem Ende des Fahrzeugs (ohne Berücksichtigung der Deichsel).

3.2.2 Die Gesamtlänge der am Fahrzeug horizontal angebrachten auffälligen Markierungen beträgt ohne Berücksichtigung einzelner horizontaler Markierungsteile mindestens 80% der Werte folgender Abmessungen:

3.2.2.1 bei Kraftfahrzeugen: Länge des Fahrzeugs (ohne das Fahrerhaus); bei Zugmaschinen für Sattelanhänger (falls angekuppelt): Länge des Fahrerhauses;

3.2.2.2 bei Anhängern: Länge des Fahrzeugs (ohne Berücksichtigung der Deichsel).

3.2.3 Wenn der Hersteller jedoch gegenüber der Genehmigungsbehörde nachweisen kann, dass der in Punkt 3.2.2 genannte Wert nicht erreicht werden kann, darf die Gesamtlänge auf 60% verringert sein; dieser Wert ist dann im Mitteilungsformblatt und im Testbericht anzugeben. (Die Vorschriften von Punkt 3.2.3 gelten nur bis 9. Oktober 2011.)

3.3. In der Höhe

3.3.1 Linienmarkierungen und untere Teile der Konturmarkierungen:

So tief wie möglich innerhalb folgenden Bereichs:

Mindestwert: nicht weniger als 250 mm über dem Boden

Höchstwert: nicht weniger als 1 500 mm über dem Boden

Eine maximale Anbringungshöhe von 2 100 mm ist allerdings dann zulässig, wenn es wegen technischer Bedingungen nicht möglich ist, den Höchstwert von 1 500 mm einzuhalten, die Vorschriften der Punkte 3.1.2, 3.1.3, 3.2.2 und 3.2.3 zu erfüllen oder die Linienmarkierung bzw. die unteren Teile der Konturmarkierung horizontal anzuordnen.

3.3.2 Obere Teile der Konturmarkierungen:

So hoch wie möglich, aber bis zu 400 mm vom oberen Rand des Fahrzeugs entfernt.

4. Sichtbarkeit:

Die auffällige Markierung gilt als sichtbar, wenn mindestens 80% der leuchtenden Fläche der Markierung für einen Beobachter, der sich an einer beliebigen Stelle zwischen folgenden Beobachtungsebenen befindet, sichtbar sind:

4.1 Bei hinteren auffälligen Markierungen (siehe Punkt 7 Abbildung 1) liegt die Beobachtungsebene senkrecht zur Längsachse des Fahrzeugs in einem Abstand von 25 m vom äussersten Ende des Fahrzeugs und wird durch folgende Ebenen begrenzt:

4.1.1 in der Höhe durch zwei Horizontalebene jeweils 1 m und 3 m über dem Boden,

4.1.2 in der Breite durch zwei Vertikalebene, die zu beiden Seiten der Längsmittlebene des Fahrzeugs mit zwei parallel zu dieser Ebene liegenden Vertikalebene nach aussen einen Winkel von 15° bilden und durch die Schnittgerade mit diesen Vertikalebene gehen, die die Gesamtbreite des Fahrzeugs bestimmen, sowie die Ebene senkrecht zur Längsachse des Fahrzeugs, die das Ende des Fahrzeugs bestimmt;

4.2 Bei seitlichen auffälligen Markierungen (siehe Punkt 7 Abbildung 2) liegt die Beobachtungsebene parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeugs in einem Abstand von 25 m vom äussersten Ende des Fahrzeugs und wird durch folgende Ebenen begrenzt:

4.2.1 in der Höhe durch zwei Horizontalebene jeweils 1 m und 3 m über dem Boden,

4.2.2 in der Breite durch zwei Vertikalebene, die zu beiden Seiten einer Ebene senkrecht zur Längsachse des Fahrzeugs nach aussen einen Winkel von 15° bilden und durch die Schnittgerade mit den Vertikalebene gehen, die senkrecht zur Längsachse des Fahrzeugs liegen und die Gesamtlänge und die Aussenkante des Fahrzeugs bestimmen.

5. Ausrichtung:

5.1. Zur Seite:

Möglichst parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeugs in einer Lage, die mit der Form, dem Aufbau, der Bauart und den Betriebsbedingungen des Fahrzeugs vereinbar ist.

5.2 Nach hinten:

Möglichst parallel zur Querebene des Fahrzeugs in einer Lage, die mit der Form, dem Aufbau, der Bauart und den Betriebsbedingungen des Fahrzeugs vereinbar ist.

6. Sonstige Vorschriften:

6.1 Auffällige Markierungen gelten als durchgehend, wenn die Abstände zwischen nebeneinander angeordneten Teilen so gering wie möglich sind und nicht mehr als 50% der kürzesten Länge eines solchen Teils betragen.

6.2 Bei einer Teilkontur-Markierung wird jede obere Ecke durch zwei Linien kenntlich gemacht, die einen Winkel von 90° bilden und von denen jede mindestens 250 mm lang ist.

6.3 Der Abstand zwischen der hinten am Fahrzeug angebrachten auffälligen Markierung und jeder vorgeschriebenen Bremsleuchte sollte grösser als 200 mm sein.

6.4 Wenn hintere Kennzeichnungstafeln, die der Änderungsserie 01 zur Regelung Nr. 70 Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Tafeln zur hinteren Kennzeichnung schwerer und langer Fahrzeuge, Addendum 69 des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden, abgeschlossen zu Genf am 20. März 1958, geändert am 10. November 1967 und am 16. Oktober 1995, entsprechen, angebaut sind, können diese bei der Berechnung der Länge der auffälligen Markierung und ihres Abstands zur Fahrzeugseite nach Wahl des Herstellers als Teil der hinteren auffälligen Markierung gelten.

6.5 Die Stellen am Fahrzeug, an denen auffällige Markierungen angebracht werden sollen, müssen so gewählt werden, dass Markierungen mit einer Breite von mindestens 60 mm angebracht werden können.

7. Sichtbarkeit auffälliger Markierungen hinten und seitlich an einem Fahrzeug

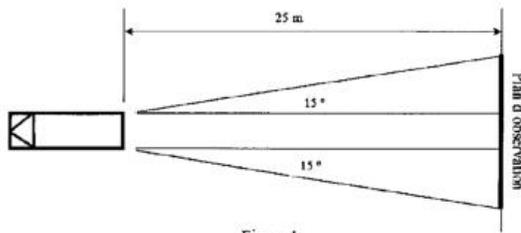


Figure 1

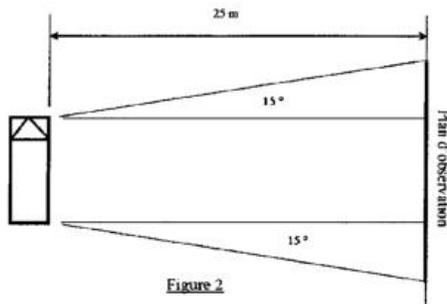
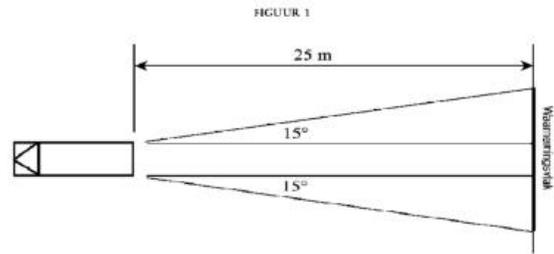
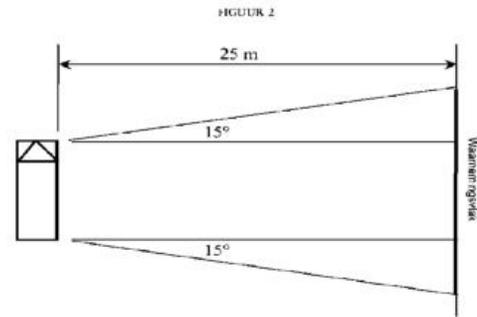


Figure 2



Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 7. Mai 2010 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör beigefügt zu werden.

Fussnoten

(*) Der Wortlaut entspricht Punkt 6.21.2 bis 6.21.7.5 der Regelung Nr. 48 Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen, Addendum 47 des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden, abgeschlossen zu Genf am 20. März 1958, geändert am 10. November 1967 und am 16. Oktober 1995.

Anlage 21

ZULASSUNGSBEDINGUNGEN FÜR EINRICHTUNGEN ZUR KONTROLLE DER FÜR DEN EINBAU VON GESCHWINDIGKEITSBEGRENZERN ZUGELASSENEN WERKSTÄTTEN

In der vorliegenden Anlage werden die Bedingungen festgelegt, unter denen Einrichtungen von der zuständigen Wallonischen Behörde eine Zulassung erhalten können, um die zugelassenen Installateure von Geschwindigkeitsbegrenzern zu kontrollieren.

1) Eine Einrichtung, die die in Artikel 77 Punkt 5.3.2 des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 [*sic, zu lesen ist: des vorliegenden Erlasses*] vorgesehene Zulassung beantragt, reicht beim Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört, oder bei seinem Beauftragten einen Antrag ein, der Folgendes umfasst:

- die Satzung der Einrichtung sowie die Namen der Geschäftsführer oder Verwalter,
- die Identität der natürlichen Person(en), die von der besagten Einrichtung bestimmt worden ist/(sind), um die Kontrollen durchzuführen,
- die Schriftstücke, mit denen nachgewiesen wird, dass die in Punkt 2 gestellten Bedingungen erfüllt sind.

2) Um die Zulassung zu erhalten, muss der Antragsteller:

a. nachweisen, dass er:

- über ausreichendes technisches Personal verfügt, um die Kontrollen durchzuführen und deren Kontinuität zu gewährleisten. Das Personal muss über die Ausbildung, die Fähigkeiten, die Kenntnisse und die Erfahrung verfügen, die für die Ausführung der Aufgaben, mit denen es beauftragt ist, notwendig sind;

- die Bedingungen der ISO-Norm 17025 erfüllt.

b. sich dazu verpflichten:

- den Bediensteten der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie jederzeit Zugang zu den betreffenden Betriebsräumen zu gewähren,
- den Bediensteten der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie jegliche Auskünfte über die angewandten Methoden und Techniken zu erteilen.

3) Der Direktor der zugelassenen Einrichtung und die mit den Aufträgen betrauten Personen dürfen weder direkt noch indirekt Interessen haben an einer Gesellschaft, die mit der Herstellung oder dem Vertrieb von Geschwindigkeitsbegrenzern beschäftigt ist.

4) Der Zulassungsantrag wird untersucht und anschließend wird die Zulassung erteilt. Eine eventuelle Ablehnung wird mit Gründen versehen.

5) Die Aufrechterhaltung der Zulassung der Einrichtung wird abhängig gemacht von der jährlichen Einreichung eines Tätigkeitsberichts vor dem 31. Januar des darauf folgenden Jahres bei der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie. Dieser Bericht enthält unter anderem die Liste der kontrollierten Einrichtungen und eine statistische Darstellung der Ergebnisse dieser Kontrollen unter Angabe dessen, was den Vorschriften entspricht und was ihnen nicht entspricht.

6) Die Einrichtungen, die die Zulassung beantragen, verpflichten sich, eine jährliche Kontrolle in Bezug auf folgende Punkte durchzuführen:

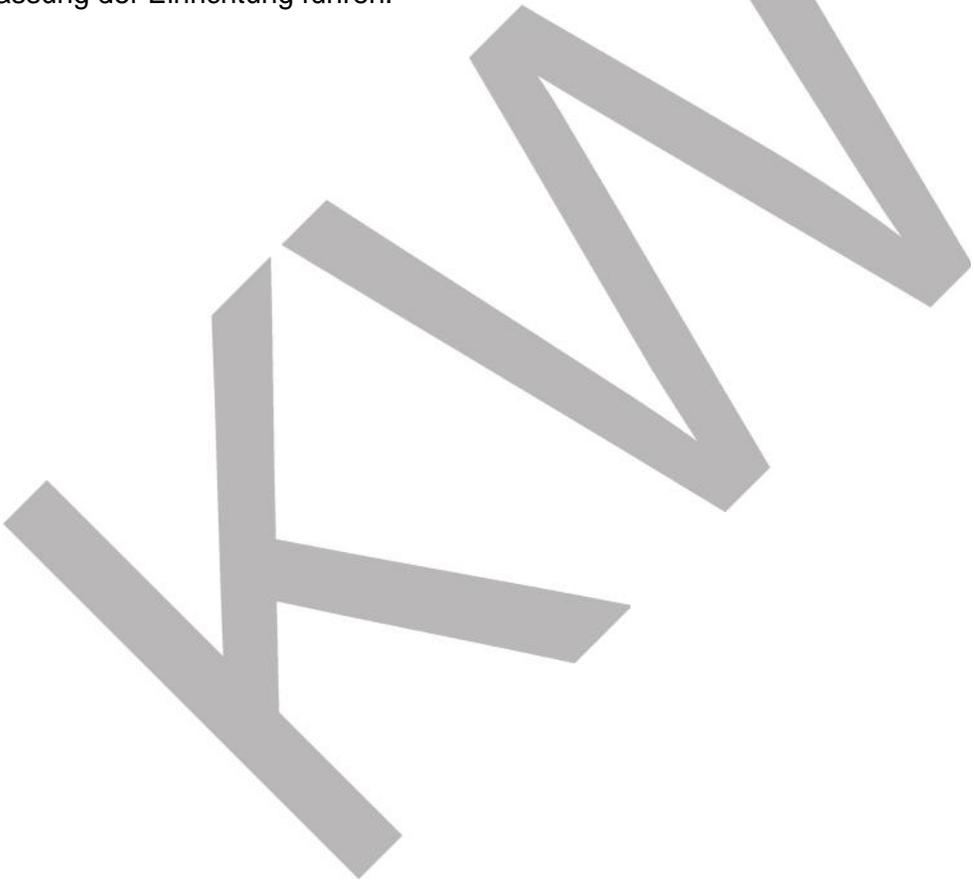
- das Vorhandensein und den Zustand des Materials,
- die Gültigkeit der Ausbildungs- oder Weiterbildungsbescheinigungen,
- das Führen der Arbeitsblätter.

7) Die Einrichtung, die die Zulassung beantragt, verpflichtet sich, jedem kontrollierten Unternehmen im Anschluss an die Kontrolle einen Bericht auszuhändigen, der die Kontrollergebnisse, die Schlussfolgerungen bezüglich der Konformität der zugelassenen Werkstatt mit den geltenden Regeln des Fachs für den Einbau und die Kontrolle von Geschwindigkeitsbegrenzern und gegebenenfalls die dringend gebotenen Verbesserungen und Korrekturen enthält.

Eine Kopie des Kontrollberichts wird systematisch an die operative Generaldirektion Mobilität und Wasserläufe des Öffentlichen Dienstes der Wallonie übermittelt. Das Muster für den Kontrollbericht wird der Generaldirektion vorab zur Billigung vorgelegt.

8) Bringt die Kontrolle ein oder mehrere größere Nonkonformitäten zutage, setzt die zugelassene Einrichtung die Generaldirektion ausdrücklich davon in Kenntnis.

9) Kontrollen, die eventuell nicht gemäß den Bestimmungen der vorliegenden Anlage durchgeführt werden, wiederholte Qualitätsmängel bei der Durchführung dieser Kontrollen oder nicht sofort erfolgende Notifizierungen der in Punkt 8 erwähnten Feststellungen können zum Entzug der Zulassung der Einrichtung führen.



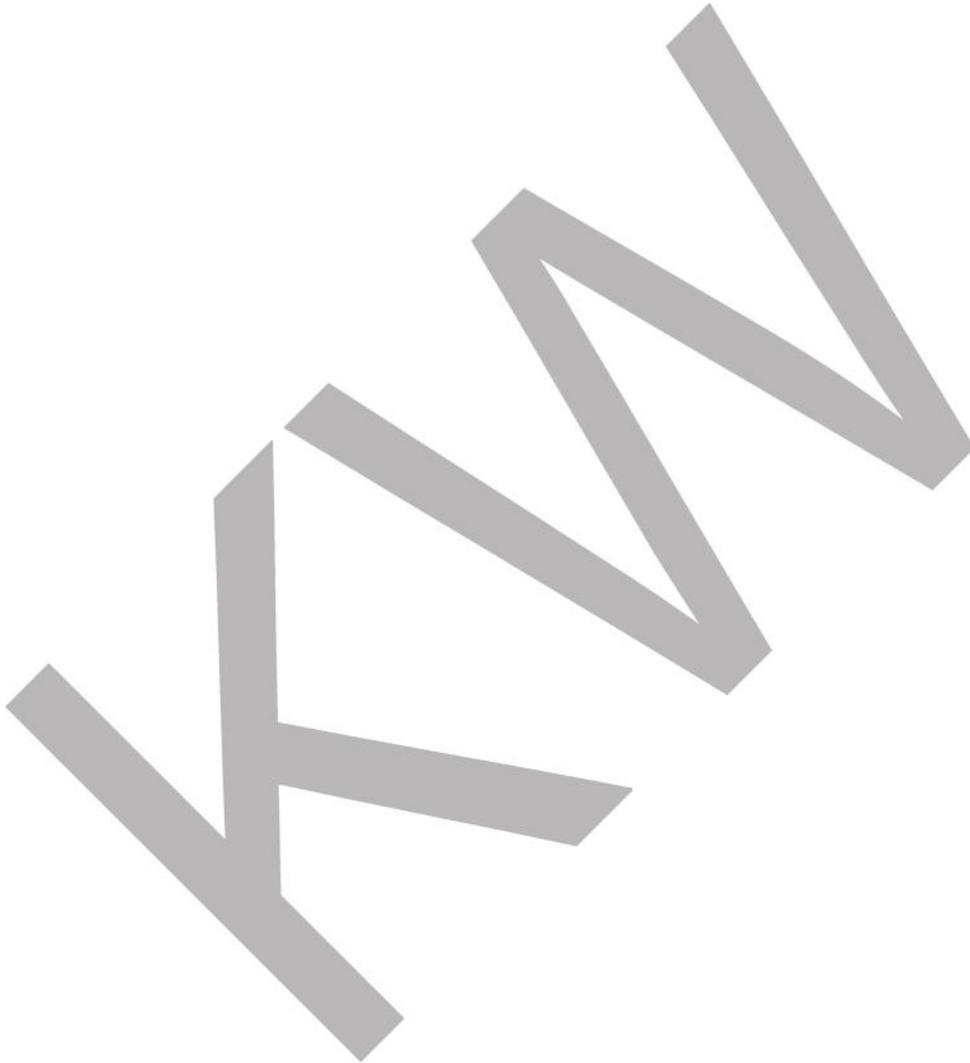
Anlage 22
In Artikel 23sexies §1 Nr. 3 erwähnte nicht regelmäßige Kontrolle
zusätzliche Kontrolle

Gemäß Artikel 23sexies §4 Absatz 2 wird bei der in Artikel 23sexies §1 Nr. 3 erwähnten nicht regelmäßigen Kontrolle neben einer vollständigen Kontrolle des Fahrzeugs eine zusätzliche Kontrolle durchgeführt.

Diese zusätzliche Kontrolle bezieht sich mindestens auf:

- 1) den allgemeinen Zustand:
 - 1.1 Korrosion, die die Sicherheit nicht beeinträchtigt,
 - 1.2 Unfall-/Reparatur-/Einbruchspuren,
 - 1.3 Zustand des Innenraums,
 - 1.4 Eindringen von Wasser,
- 2) On Board Diagnostics (wenn durchführbar):
 - 2.1 EOBD,
 - 2.2 aktive Sicherheitshilfen,
 - 2.3 passive Sicherheitshilfen,
- 3) mechanische Teile:
 - 3.1 Alternator,
 - 3.2 Treibriemen,
 - 3.3 Vergasung/Kraftstoffeinspritzung/Dieseleinspritzung,
 - 3.4 Kupplung,
 - 3.5 Motor,
 - 3.6 Anlasser,
 - 3.7 Übertragung,
 - 3.8 Schaltung,
- 4) Verkleidungsteile:
 - 4.1 Stoßstange,
 - 4.2 Abdeckungen,
 - 4.3 Türen,
 - 4.4 Motorhaube,
 - 4.5 Kotflügel,
 - 4.6 Spoiler,
- 5) Lichter:
 - 5.1 Scheinwerferwaschanlage und Scheinwerferwischer,
 - 5.2 Nebelscheinwerfer
- 6) Ausrüstungen:
 - 6.1 Klimaanlage,
 - 6.2 Scheibenbedienungs Vorrichtung,
 - 6.3 Innenbedienungs Vorrichtungen,
 - 6.4 Feuerlöschgerät,
 - 6.5 Hülse für Sicherheitsbolzen,
 - 6.6 Zentralverriegelung,
 - 6.7 Warndreieck,
 - 6.8 Armaturenbrett,
 - 6.9 Wagenheber,
 - 6.10 Schiebedach,
 - 6.11 Ersatzrad,
 - 6.12 Belüftung,
 - 6.13 Verbandskasten,
 - 6.14 Beheizung,

6.15 Radkappen,
6.16 Radmutterschlüssel



Anlage 1 zum Königlichen Erlass vom 2. Oktober 2017 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör

In Anlage 26 werden ein Teil V und ein Teil VI wie folgt hinzugefügt:

„TEIL V: Liste der Anforderungen, denen Fahrzeuge der Klassen T, C, R, S, die in Kleinserien hergestellt werden, im Hinblick auf eine nationale Typgenehmigung, gemäß Artikel 12 § 2 entsprechen müssen“

Nr.	Gegenstand	Rechtsakt	Kraftfahrzeuge	Fahrzeugklassen																	
				T1 a	T1b	T2 a	T2b	T3a	T3b	T4.1 a	T4.1b	T4.2 a	T4.2b	T4.3 a	T4.3b	Ca	Cb	Ra	Rb	Sa	Sb
1	Festigkeit der Fahrzeugstruktur	DV 2015/208 Anhang II		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
2	Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit, Geschwindigkeitsregler und -begrenzungseinrichtungen	DV 2015/208 Anhang III		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.
3	Bremsanlage und Anhängerbremsverbindung	DV 2015/68		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
4	Lenkanlagen für schnelle Zugmaschinen	DV 2015 /208 Anhang IV (basierend auf UN/ECE 79)		n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.
5	Lenkanlagen	DV 2015/208 Anhang V		c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.
6	Geschwindigkeitsmesser	DV 2015 /208 Anhang VI		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
7	Sichtfeld und Scheibenwischer	DV 2015 /208 Anhang VII		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
8	Verglasung	DV 2015/208 Anhang VIII		X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.
9	Rückspiegel	DV 2015/208 Anhang IX		X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.
10	Fahrerinformationssysteme	DV 2015/208 Anhang X		C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.

25	Kraftstofftank	DV 2015/208 Anhang XXV	A(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.																
26	Hinterer Unterfahrschutz	DV 2015/208 Anhang XXVI	A(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.																
27	Seitliche Schutzvorrichtung	DV 2015/208 Anhang XXVII	A(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.																
28	Ladepritschen	DV 2015/208 Anhang XXVIII	A(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.																
29	Abschleppvorrichtungen	DV 2015/208 Anlage XXIX	A(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.																
30	Reifen	DV 2015/208 Anhang XXX	A(1) B(2)	n.z.	A(1) B(2)	X(1) B(2)																
31	Spritzschutzsysteme	DV 2015/208 Anhang XXXI	A(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.																
32	Rückwärtsgang	DV 2015/208 Anhang XXXII	A(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.																
33	Gleisketten	DV 2015/208 Anhang XXXIII	A(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.																
34	Mechanische Verbindungseinrichtungen	DV 2015/208 Anhang XXXIV	A(1) B(2)	n.z.	X(1) B(2)	X(1) B(2)																
35	Umnsturzschutz	DV 1322/2014 Anhang VI	A	n.z.	n.z.	n.z.																
36	Überrollschutzstrukturen (ROPS)	DV 1322/2014 Anhang VII	n.z.	n.z.																		
37	ROPS (Statische Prüfungen)	DV 1322/2014 Anhang VIII	A	n.z.	n.z.	n.z.																
38	ROPS, vorn angebracht (Schmalspurzugmaschinen)	DV 1322/2014 Anhang IX	n.z.	n.z.																		
39	ROPS, hinten angebracht (Schmalspurzugmaschinen)	DV 1322/2014 Anhang X	n.z.	n.z.																		
40	Schutzaufbau gegen herabfallende Gegenstände (FOPS)	DV 1322/2014 Anhang XI	A	n.z.	n.z.	n.z.																



41	Beifahrersitze	DV 1322/2014 Anhang XII		A(1) C(2)	n.z.	n.z.	n.z.														
42	Exposition des Fahrers gegenüber dem Geräuschpegel	DV 1322/2014 Anhang XIII		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	n.z.	n.z.	n.z.
43	Fahrersitz und Position des Fahrers	DV 1322/2014 Anhang XIV		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	n.z.	n.z.	n.z.
44	Betätigungsraum und Zugang zum Fahrerplatz	DV 1322/2014 Anhang XV		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	n.z.	n.z.	n.z.
45	Zapfwellen	DV 1322/2014 Anhang XVI		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	n.z.	n.z.	n.z.
46	Schutz von Antriebsselementen	DV 1322/2014 Anhang XVII		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	n.z.	n.z.	n.z.
47	Verankerung der Sicherheitsgurte	DV 1322/2014 Anhang XVIII		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	n.z.	n.z.	n.z.
48	Sicherheitsgurte	DV 1322/2014 Anhang XIX		X(1) B(2)	n.z.	n.z.	n.z.														
49	Schutz gegen das Eindringen von Gegenständen (OPS)	DV 1322/2014 Anhang XX		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	n.z.	n.z.	n.z.
50	Auspuffanlage	DV 1322/2014 Anhang XXI		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	n.z.	n.z.	n.z.
51	Betriebsanleitung	DV 1322/2014 Anhang XXII		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	n.z.	n.z.	n.z.
52	Bedienelemente einschließlich insbesondere Notstopvorrichtungen und selbsttätiger Abstellvorrichtungen	DV 1322/2014 Anhang XXIII		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	n.z.	n.z.	n.z.
53	Schutz vor anderen als den in Artikel 18 Paragraph 2 Punkt a, b, g und k der Verordnung (EU) 167/2013 genannten mechanischen Gefahren, einschließlich des Schutzes vor Reißen von mit Flüssigkeit gefüllten Leitungen und unkontrollierter Bewegung des Fahrzeugs	DV 1322/2014 Anhang XXIV		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
54	Trennende und nichttrennende Schutzvorrichtungen	DV 1322/2014 Anhang XXV		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
55	Hinweise, Warnungen und Kennzeichnungen	DV 1322/2014 Anhang XXVI		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
56	Materialien und Produkte	DV 1322/2014 Anhang XXVII	Y	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
57	Batterien	DV 1322/2014 Anhang XXVIII	Y	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
58	Notausstieg	DV 1322/2014 Anhang XV Punkt 6		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B

59	Kabinenbelüftungs- und -filtersystem	DV 1322/2014 Anhang XXIX		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.
60	Brenngeschwindigkeit des Kabinenmaterials	DV 1322/2014 Anhang XXVII		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.
61	Schadstoffemissionen	DV 2015/96 Emissions- stufen nach 2000/25/EG und 97/68/EG		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.
62	Geräuschpegel (außen)	DV 2015/96 Grenzwerte nach 2009/63/EG	Y	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.

X: Die vollständige Übereinstimmung mit dem Rechtsakt ist erforderlich:

- a) ein EU-Typgenehmigungsbogen muss ausgestellt werden;
- b) die Tests und Kontrollen müssen durch einen notifizierten technischen Dienst durchgeführt werden;
- c) die Übereinstimmung der Produktion (COP) muss gewährleistet sein.

A: Anwendung des Rechtsakts wie folgt:

- a) Es muss kein Typgenehmigungsbogen ausgestellt werden und das Genehmigungszeichen ist nicht erforderlich;
- b) Die Untersuchungsberichte müssen durch einen notifizierten technischen Dienst erstellt und die technischen Vorschriften des Rechtsakts eingehalten werden.

B: Anwendung des Rechtsakts wie folgt:

- a) Die technischen Vorschriften des Rechtsakts müssen eingehalten werden;
- b) Die im Rechtsakt vorgesehenen Prüfungen müssen vollständig durchgeführt werden;
- c) Sie dürfen durch den Hersteller selbst durchgeführt werden, der dann auch den technischen Bericht verfasst, unter Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Genehmigungsbehörde;
- d) Es muss kein Typgenehmigungsbogen ausgestellt werden und das Genehmigungszeichen ist nicht erforderlich.
- e) Anwendung des Rechtsakts wie folgt: Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde nachweisen, dass die grundlegenden Anforderungen des Rechtsakts eingehalten werden.
- f) Eine durch den Hersteller eingereichte Konformitätserklärung ist ausreichend. Es wird kein Prüfbericht verlangt.

n. z.: Der Rechtsakt ist nicht zutreffend. Jedoch kann die Einhaltung eines oder mehrerer spezifischer Aspekte, die im Rechtsakt enthalten sind, vorgeschrieben werden.

(1): Bauteil

(2): Einbau des Bauteils oder der Einrichtung

(3): Die Bremswirkung kann durch Berechnungen bestimmt werden und durch die Prüfungen, die durch einen notifizierten technischen Dienst, gemäß Verordnung (EU) Nr. 2015/68 oder der in Anhang X der Verordnung (EU) 2015/68 angegebenen UN/EC-Regelung Nr. 13 durchgeführt werden.

Y: Die entsprechenden Rechtsakte für Kraftfahrzeuge werden als gleichwertig betrachtet, so wie im delegierten Rechtsakt angegeben.

„TEIL VI: Liste der Anforderungen, die Fahrzeuge der Klassen T, C, R, und S für eine Einzelgenehmigung erfüllen müssen“

Nr.	Gegenstand	Rechtsakt	Kraftfahrzeuge	Fahrzeugklassen																		
				T1 a	T1b	T2 a	T2b	T3a	T3b	T4.1 a	T4.1b	T4.2 a	T4.2b	T4.3 a	T4.3b	Ca	Cb	Ra	Rb	Sa	Sb	
1	Festigkeit der Fahrzeugstruktur	DV 2015/208 Anhang II		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
2	Baubedingte Höchstgeschwindigkeit, Geschwindigkeitsregler und -begrenzungseinrichtungen	DV 2015/208 Anhang III		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	n.z.	
3	Bremsanlage und Anhängerbremsverbindung	DV 2015/68		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	(3)
4	Lenkanlagen für schnelle Zugmaschinen	DV 2015/208 Anhang IV (basierend auf UN/ECE 79)		n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.	B	n.z.
5	Lenkanlagen	DV 2015/208 Anhang V		c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	c	n.z.	n.z.
6	Geschwindigkeitsmesser	DV 2015/208 Anhang VI		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	n.z.
7	Sichtfeld und Scheibenwischer	DV 2015/208 Anhang VII		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	n.z.
8	Verglasung	DV 2015/208 Anhang VIII		X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	X(1) C(2)	X(1) B(2)	n.z.
9	Rückspiegel	DV 2015/208 Anhang IX		X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	X(1) B(2)	n.z.
10	Fahrerinformationssysteme	DV 2015/208 Anhang X		C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	n.z.
11	Beleuchtungs- und Lichtsignalanlagen und deren Lichtquellen	DV 2015/208 Anhang XI		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

61	Schadstoffemissionen	DV 2015/96 Emissionsstufen nach 2000/25/EG und 97/68/EG		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.
62	Geräuschpegel (außen)	DV 2015/96 Grenzwerte nach 2009/63/EG	Y	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.

X: Die vollständige Übereinstimmung mit dem Rechtsakt ist erforderlich:

- a) ein EU-Typgenehmigungsbogen muss ausgestellt werden;
- b) die Tests und Kontrollen müssen durch einen notifizierten technischen Dienst durchgeführt werden;
- c) die Übereinstimmung der Produktion (COP) muss gewährleistet sein.

A: Anwendung des Rechtsakts wie folgt:

- a) Es muss kein Typgenehmigungsbogen ausgestellt werden und das Genehmigungszeichen ist nicht erforderlich;
- b) Die Untersuchungsberichte müssen durch einen notifizierten technischen Dienst erstellt und die technischen Vorschriften des Rechtsakts eingehalten werden.

B: Anwendung des Rechtsakts wie folgt:

- a) Die technischen Vorschriften des Rechtsakts müssen eingehalten werden;
 - b) Die im Rechtsakt vorgesehenen Prüfungen müssen vollständig durchgeführt werden;
 - c) Sie dürfen durch den Hersteller selbst durchgeführt werden, der dann auch den technischen Bericht verfasst, unter Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Genehmigungsbehörde;
 - d) Es muss kein Typgenehmigungsbogen ausgestellt werden und das Genehmigungszeichen ist nicht erforderlich;
- C:** Anwendung des Rechtsakts wie folgt: Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde nachweisen, dass die grundlegenden Anforderungen des Rechtsakts eingehalten werden.
- D:** Eine durch den Hersteller eingereichte Konformitätserklärung ist ausreichend. Es wird kein Prüfbericht verlangt.

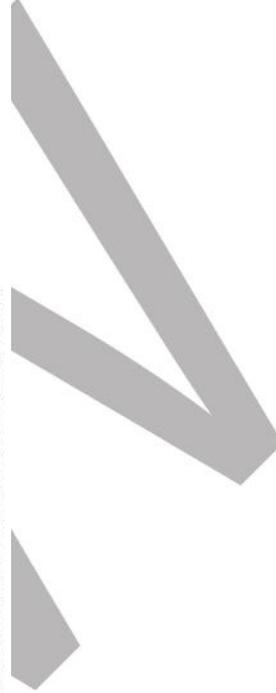
n. z.: Der Rechtsakt ist nicht zutreffend. Jedoch kann die Einhaltung eines oder mehrerer spezifischer Aspekte, die im Rechtsakt enthalten sind, vorgeschrieben werden.

(1): Bauteil

(2): Einbau des Bauteils oder der Einrichtung

(3): Die Bremswirkung kann durch Berechnungen bestimmt werden und durch die Prüfungen, die durch einen notifizierten technischen Dienst, gemäß Verordnung (EU) Nr. 2015/68 oder der in Anhang X der Verordnung (EU) 2015/68 angegebenen UN/ECE-Regelung Nr. 13 durchgeführt werden.

Y: Die entsprechenden Rechtsakte für Kraftfahrzeuge werden als gleichwertig betrachtet, so wie im delegierten Rechtsakt angegeben.



In Anlage 34 wird ein Punkt C wie folgt hinzugefügt:

„C Anwendbare Einschränkungen für Kleinserien der Klassen T, C, R und S

Die Anzahl der Einheiten eines Fahrzeugtyps, die gemäß Artikel 12 Paragraph 2 in einem Mitgliedstaat pro Jahr registriert, verkauft oder in Betrieb genommen werden soll, wird durch den Mitgliedstaat selbst festgelegt, ohne jedoch die nachstehend für die betreffende Fahrzeugklasse angegebene Anzahl zu überschreiten.

Klassen	Einheiten
T	150
C	50
R	250
S	250

”

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 2. Oktober 2017 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör beigelegt zu werden.

