

MONITEUR BELGE

BELGISCH STAATSBLAD

Publication conforme aux articles 472 à 478 de la loi-programme du 24 décembre 2002 publiée au *Moniteur belge* du 31 décembre 2002.

Le *Moniteur belge* peut être consulté à l'adresse :
www.moniteur.be

Direction du *Moniteur belge*, rue de Louvain 40-42,
1000 Bruxelles, tél. 02 552 22 11 - Conseiller : A. Van Damme

175e ANNEE



N. 87

Publicatie overeenkomstig artikelen 472 tot 478 van de programmawet van 24 december 2002 gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 31 december 2002.

Dit *Belgisch Staatsblad* kan geconsulteerd worden op :
op : **www.staatsblad.be**

Bestuur van het *Belgisch Staatsblad*, Leuvenseweg 40-42,
1000 Brussel, tel. 02 552 22 11 - Adviseur : A. Van Damme

175e JAARGANG

MERCREDI 16 MARS 2005
DEUXIEME EDITION

WOENSDAG 16 MAART 2005
TWEEDE EDITIE

SOMMAIRE

Lois, décrets, ordonnances et règlements

Service public fédéral Intérieur

15 MARS 1968. — Arrêté royal portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques. Traduction allemande, p. 11041.

Föderaler Öffentlicher Dienst Inneres

15. MÄRZ 1968 — Königlicher Erlass zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger. Deutsche Übersetzung, S. 11044.

Gouvernements de Communauté et de Région

Région wallonne

Ministère de la Région wallonne

3 MARS 2005. — Arrêté du Gouvernement wallon portant création d'un Comité de concertation de base pour le Centre wallon de recherches agronomiques, p. 11120.

3 MARS 2005. — Arrêté du Gouvernement wallon fixant la composition de la délégation de l'autorité dans le Comité de concertation de base pour le Centre wallon de recherches agronomiques, p. 11121.

Gemeinschafts- und Regionalregierungen

Wallonische Region

Ministerium der Wallonischen Region

3. MÄRZ 2005 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Errichtung eines Basiskonzertierungsausschusses für das «Centre wallon de recherches agronomiques» (wallonisches Zentrum für agronomische Forschung), S. 11120.

3. MÄRZ 2005 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Festlegung der Zusammensetzung der Delegation der Behörde im Basiskonzertierungsausschuss des «Centre wallon de recherches agronomiques» (wallonisches Zentrum für agronomische Forschung), S. 11122.

Autres arrêtés

Service public fédéral Chancellerie du Premier Ministre et Ministère de la Région wallonne

Ordres nationaux, p. 11123. — Décorations civiques, p. 11124.

INHOUD

Wetten, decreten, ordonnanties en verordeningen

Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken

15 MAART 1968. — Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen. Duitse vertaling, bl. 11041.

Gemeenschaps- en Gewestregeringen

Waals Gewest

Ministerie van het Waalse Gewest

3 MAART 2005. — Besluit van de Waalse Regering houdende oprichting van een Basisoverlegcomité voor het «Centre wallon de recherches agronomiques» (Waals Centrum voor landbouwkundig onderzoek), bl. 11121.

3 MAART 2005. — Besluit van de Waalse Regering tot vaststelling van de samenstelling van de bevoegdheidsafvaardiging in het Basisoverlegcomité voor het «Centre wallon de recherches agronomiques» (Waals Centrum voor landbouwkundig onderzoek), bl. 11123.

Andere besluiten

Federale Overheidsdienst Kanselarij van de Eerste Minister en Ministerie van het Waalse Gewest

Nationale Orden, bl. 11123. — Burgerlijke eretekens, bl. 11124.

Föderaler Öffentlicher Dienst Kanzlei des Premierministers und Ministerium der Wallonischen Region

Nationale Orden, S. 11124. — Bürgerliche Ehreauszeichnungen, S. 11124.

Service public fédéral Sécurité sociale

Institut national d'assurance maladie-invalidité. Commission de remboursement des médicaments, instituée auprès du Service des soins de santé. Démission. Nomination, p. 11124. — Institut national d'assurance maladie-invalidité. Commission régionale du Conseil médical de l'invalidité de la province de Flandre orientale, institué auprès du Service des indemnités. Démission. Nomination, p. 11125.

Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie

14 MARS 2005. — Arrêté royal désignant les membres du Comité socio-économique national pour la distribution, p. 11125.

*Gouvernements de Communauté et de Région**Région wallonne**Ministère de la Région wallonne*

Personnel, p. 11127. — Aménagement du territoire, p. 11129. — Pouvoirs locaux, p. 11129.

*Gemeinschafts- und Regionalregierungen**Wallonische Region**Ministerium der Wallonischen Region*

Personal, S. 11128. — Raumordnung, S. 11129.

Avis officiels*Cour d'arbitrage*

Extrait de l'arrêt n° 56/2005 du 8 mars 2005, p. 11134.

Schiedshof

Auszug aus dem Urteil Nr. 56/2005 vom 8. März 2005, S. 11136.

Pouvoir judiciaire

Juridictions du travail. Erratum, p. 11139.

Service public fédéral Justice

Commission chargée du renouvellement des organes du culte musulman. Election des organes représentatifs du culte musulman auprès des autorités belges — 20 mars 2005. Erratum du règlement électoral, p. 11139.

*Gouvernements de Communauté et de Région**Région wallonne**Ministère de la Région wallonne*

3 MARS 2005. — Circulaire relative à l'opération « Eté solidaire, je suis partenaire » 2005, p. 11142.

Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid

Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering. Commissie Tegemoetkoming Geneesmiddelen, ingesteld bij de Dienst voor geneeskundige verzorging. Ontslagverlening. Benoeming, bl. 11124. — Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering. Gewestelijke Commissie van de Geneeskundige Raad voor invaliditeit van de provincie Oost-Vlaanderen, ingesteld bij de Dienst voor uitkeringen. Ontslagverlening. Benoeming, bl. 11125.

Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie

14 MAART 2005. — Koninklijk besluit tot aanduiding van de leden van het Nationaal Sociaal-Economisch Comité voor de Distributie, bl. 11125.

*Gemeenschaps- en Gewestregeringen**Waals Gewest**Ministerie van het Waalse Gewest*

Personeel, bl. 11128.

Officiële berichten*Arbitragehof*

Uittreksel uit arrest nr. 56/2005 van 8 maart 2005, bl. 11131.

Rechterlijke Macht

Arbeidsgerichten. Erratum, bl. 11139.

Federale Overheidsdienst Justitie

Commissie belast met de hernieuwing van de organen van de islamitische eredienst. Verkiezing van de representatieve organen van de islamitische eredienst bij de Belgische overheid — 20 maart 2005. Erratum van het verkiezingsreglement, bl. 11139.

Gemeenschaps- en Gewestregeringen

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2005 — 714

[C — 2005/00019]

15 MARS 1968. — Arrêté royal portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la version coordonnée officielle - au 13 septembre 2004 - en langue allemande de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 28 mars 1968, errata *Moniteur belge* du 23 avril 1968), tel qu'il a été modifié successivement par :

- l'arrêté royal du 5 janvier 1970 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 29 janvier 1970);
- l'arrêté royal du 14 janvier 1971 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 20 janvier 1971, errata *Moniteur belge* du 25 septembre 1971);
- l'arrêté royal du 9 août 1971 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 2 septembre 1971);
- l'arrêté royal du 29 mars 1974 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 19 avril 1974);
- l'arrêté royal du 14 mai 1975 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 6 juin 1975);
- l'arrêté royal du 21 août 1975 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 6 septembre 1975);
- l'arrêté royal du 12 décembre 1975 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques et abrogeant partiellement l'arrêté royal du 14 mars 1968 portant règlement général sur la police de la circulation routière (*Moniteur belge* du 30 décembre 1975);
- l'arrêté royal du 11 août 1976 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 24 août 1976);
- l'arrêté royal du 11 mars 1977 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 29 avril 1977);
- l'arrêté royal du 1^{er} mars 1978 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 11 mars 1978);
- l'arrêté royal du 2 mars 1979 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 14 mars 1979);
- l'arrêté royal du 21 décembre 1979 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 26 janvier 1980);
- l'arrêté royal du 28 février 1980 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 14 mars 1980);
- l'arrêté royal du 10 décembre 1980 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 4 février 1981);

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2005 — 714

[C — 2005/00019]

15 MAART 1968. — Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen. — Duitse vertaling

De hierna volgende tekst is de officiële gecoördineerde Duitse versie - op 13 september 2004 - van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 28 maart 1968, errata *Belgisch Staatsblad* van 23 april 1968), zoals het achtereenvolgens werd gewijzigd bij :

- het koninklijk besluit van 5 januari 1970 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 29 januari 1970);
- het koninklijk besluit van 14 januari 1971 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 20 januari 1971, errata *Belgisch Staatsblad* van 25 september 1971);
- het koninklijk besluit van 9 augustus 1971 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 2 september 1971);
- het koninklijk besluit van 29 maart 1974 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 19 april 1974);
- het koninklijk besluit van 14 mei 1975 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 6 juni 1975);
- het koninklijk besluit van 21 augustus 1975 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 6 september 1975);
- het koninklijk besluit van 12 december 1975 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen en tot gedeeltelijke opheffing van het koninklijk besluit van 14 maart 1968 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (*Belgisch Staatsblad* van 30 december 1975);
- het koninklijk besluit van 11 augustus 1976 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 24 augustus 1976);
- het koninklijk besluit van 11 maart 1977 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 29 april 1977);
- het koninklijk besluit van 1 maart 1978 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 11 maart 1978);
- het koninklijk besluit van 2 maart 1979 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 14 maart 1979);
- het koninklijk besluit van 21 december 1979 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 26 januari 1980);
- het koninklijk besluit van 28 februari 1980 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 14 maart 1980);
- het koninklijk besluit van 10 december 1980 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 4 februari 1981);

- l'arrêté royal du 26 février 1981 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 10 avril 1981);

- l'arrêté royal du 3 août 1981 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 27 août 1981);

- l'arrêté royal du 28 septembre 1981 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 29 octobre 1981)

- l'arrêté royal du 16 novembre 1984 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 15 janvier 1985);

- l'arrêté royal du 13 septembre 1985 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 15 octobre 1985);

- l'arrêté royal du 21 mai 1987 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 27 mai 1987);

- l'arrêté royal du 9 mai 1988 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 1^{er} juillet 1988);

- l'arrêté royal du 17 janvier 1989 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 29 avril 1989);

- l'arrêté royal du 22 mai 1989 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 31 mai 1989);

- l'arrêté royal du 19 juin 1989 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 21 juin 1989);

- l'arrêté royal du 9 avril 1990 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 28 avril 1990);

- l'arrêté royal du 14 décembre 1990 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 21 décembre 1990);

- l'arrêté royal du 21 février 1991 modifiant l'arrêté du Régent du 20 septembre 1947 portant le règlement général relatif aux services réguliers, aux services réguliers temporaires, aux services réguliers spécialisés et aux services occasionnels, l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar (*Moniteur belge* du 20 mars 1991);

- l'arrêté royal du 16 septembre 1991 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 16 octobre 1991)

- l'arrêté royal du 23 septembre 1991 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 1^{er} octobre 1991);

- l'arrêté royal du 12 décembre 1991 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 24 décembre 1991);

- het koninklijk besluit van 26 februari 1981 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 10 april 1981);

- het koninklijk besluit van 3 augustus 1981 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 27 augustus 1981);

- het koninklijk besluit van 28 september 1981 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 29 oktober 1981);

- het koninklijk besluit van 16 november 1984 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 15 januari 1985);

- het koninklijk besluit van 13 september 1985 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 15 oktober 1985);

- het koninklijk besluit van 21 mei 1987 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 27 mei 1987);

- het koninklijk besluit van 9 mei 1988 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 1 juli 1988);

- het koninklijk besluit van 17 januari 1989 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 29 april 1989);

- het koninklijk besluit van 22 mei 1989 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 31 mei 1989);

- het koninklijk besluit van 19 juni 1989 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 21 juni 1989);

- het koninklijk besluit van 9 april 1990 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 28 april 1990);

- het koninklijk besluit van 14 december 1990 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 21 december 1990);

- het koninklijk besluit van 21 februari 1991 tot wijziging van het besluit van de Regent van 20 september 1947 houdende algemeen reglement betreffende het geregeld vervoer, het geregeld tijdelijke vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer en het ongeregeld vervoer, het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar (*Belgisch Staatsblad* van 20 maart 1991);

- het koninklijk besluit van 16 september 1991 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 16 oktober 1991);

- het koninklijk besluit van 23 september 1991 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 1 oktober 1991);

- het koninklijk besluit van 12 december 1991 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 24 december 1991);

- l'arrêté royal du 20 juillet 1993 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 16 septembre 1993);

- l'arrêté royal du 17 février 1995 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 24 février 1995);

- l'arrêté royal du 15 mars 1995 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 30 mars 1995);

- l'arrêté royal du 10 avril 1995 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 9 juin 1995);

- l'arrêté royal du 15 décembre 1998 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 24 décembre 1998, errata *Moniteur belge* du 9 mars 1999 et du 26 mars 1999);

- l'arrêté royal du 20 juillet 2000 relatif à l'introduction de l'euro dans la réglementation relevant du Ministère des Communications et de l'Infrastructure (*Moniteur belge* du 30 août 2000);

- l'arrêté royal du 21 juin 2001 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 29 juin 2001);

- l'arrêté royal du 25 septembre 2002 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 11 octobre 2002);

- l'arrêté royal du 21 octobre 2002 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 30 octobre 2002);

- l'arrêté royal du 18 décembre 2002 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (*Moniteur belge* du 25 décembre 2002);

- l'arrêté royal du 20 décembre 2002 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 25 décembre 2002);

- l'arrêté royal du 9 mars 2003 relatif au transport des marchandises dangereuses par route, à l'exception des matières explosibles et radioactives (*Moniteur belge* du 7 avril 2003);

- l'arrêté royal du 17 mars 2003 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 3 avril 2003, errata *Moniteur belge* du 18 septembre 2003).

- l'arrêté royal du 13 septembre 2004 relatif à la sécurité dans les chemins de fer (*Moniteur belge* du 16 septembre 2004)

Cette version coordonnée officielle en langue allemande a été établie par le Service central de traduction allemande auprès du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy.

- het koninklijk besluit van 20 juli 1993 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 16 september 1993);

- het koninklijk besluit van 17 februari 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 24 februari 1995);

- het koninklijk besluit van 15 maart 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 30 maart 1995);

- het koninklijk besluit van 10 april 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 9 juni 1995);

- het koninklijk besluit van 15 december 1998 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 24 december 1998, errata *Belgisch Staatsblad* van 9 maart 1999 en van 26 maart 1999);

- het koninklijk besluit van 20 juli 2000 betreffende de invoering van de euro in de regelgeving die ressorteert onder het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (*Belgisch Staatsblad* van 30 augustus 2000);

- het koninklijk besluit van 21 juni 2001 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 29 juni 2001);

- het koninklijk besluit van 25 september 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 11 oktober 2002);

- het koninklijk besluit van 21 oktober 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 30 oktober 2002);

- het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (*Belgisch Staatsblad* van 25 december 2002);

- het koninklijk besluit van 20 december 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 25 december 2002);

- het koninklijk besluit van 9 maart 2003 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen (*Belgisch Staatsblad* van 7 april 2003);

- het koninklijk besluit van 17 maart 2003 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 3 april 2003, errata *Belgisch Staatsblad* van 18 september 2003).

- het koninklijk besluit van 13 september 2004 betreffende de veiligheid bij de spoorwegen (*Belgisch Staatsblad* van 16 september 2004)

Deze officiële gecoördineerde Duitse versie is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling bij het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

D. 2005 — 714

[C — 2005/00019]

15. MÄRZ 1968 — Königlicher Erlass zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger - Deutsche Übersetzung

Der folgende Text bildet die inoffizielle koordinierte deutsche Fassung - zum 13. September 2004 - des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger, so wie er nacheinander abgeändert worden ist durch:

- den Königlichen Erlass vom 5. Januar 1970 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 14. Januar 1971 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 9. August 1971 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 29. März 1974 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 14. Mai 1975 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 21. August 1975 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger und zur partiellen Aufhebung des Königlichen Erlasses vom 14. März 1968 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung,
- den Königlichen Erlass vom 11. August 1976 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 11. März 1977 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 1. März 1978 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 2. März 1979 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 21. Dezember 1979 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 28. Februar 1980 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 10. Dezember 1980 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 26. Februar 1981 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 3. August 1981 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 28. September 1981 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 16. November 1984 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 13. September 1985 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 21. Mai 1987 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 9. Mai 1988 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- den Königlichen Erlass vom 17. Januar 1989 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,
- den Königlichen Erlass vom 22. Mai 1989 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,
- den Königlichen Erlass vom 19. Juni 1989 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,
- den Königlichen Erlass vom 9. April 1990 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,
- den Königlichen Erlass vom 14. Dezember 1990 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,
- den Königlichen Erlass vom 21. Februar 1991 zur Abänderung des Erlasses des Regenten vom 20. September 1947 zur Einführung einer allgemeinen Regelung für den Linienverkehr, den zeitweiligen Linienverkehr, die Sonderformen des Linienverkehrs und den Gelegenheitsverkehr, 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 und des Königlichen Erlasses vom 15. September 1976 zur Einführung einer Regelung über die Personenbeförderung mit Straßenbahnen, Unterpflasterbahnen, U-Bahnen, Linien- und Reisebussen,
- den Königlichen Erlass vom 16. September 1991 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,

- den Königlichen Erlass vom 23. September 1991 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,
- den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1991 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,
- den Königlichen Erlass vom 20. Juli 1993 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,
- den Königlichen Erlass vom 17. Februar 1995 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,
- den Königlichen Erlass vom 15. März 1995 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,
- den Königlichen Erlass vom 10. April 1995 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,
- den Königlichen Erlass vom 15. Dezember 1998 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,
- den Königlichen Erlass vom 20. Juli 2000 über die Einführung des Euro in die Vorschriften, für die das Ministerium des Verkehrswesens und der Infrastruktur zuständig ist,
- den Königlichen Erlass vom 21. Juni 2001 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,
- den Königlichen Erlass vom 25. September 2002 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,
- den Königlichen Erlass vom 21. Oktober 2002 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,
- den Königlichen Erlass vom 18. Dezember 2002 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung,
- den Königlichen Erlass vom 20. Dezember 2002 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,
- den Königlichen Erlass vom 9. März 2003 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Ausnahme von explosionsfähigen und radioaktiven Stoffen,
- den Königlichen Erlass vom 17. März 2003 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,
- den Königlichen Erlass vom 13. September 2004 über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr.

Diese inoffizielle koordinierte deutsche Fassung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen beim Beigeordneten Bezirkskommissariat in Malmedy erstellt worden.

MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS UND DES POST-, TELEGRAFEN- UND TELEFONWESENS

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:

a) Personenkraftwagen (M1)

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

b) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung (M1)

SA Wohnmobile

SB beschussgeschützte Fahrzeuge

SC Krankenwagen

SD Leichenwagen

[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.]

2 - Klasse N: für die Güterbeförderung bestimmte Motorfahrzeuge entweder mit mindestens vier Rädern oder mit drei Rädern und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 1 Tonne.

- Klasse N1: für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen.

- Klasse N2: für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen.

- Klasse N3: für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen.

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.

[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.]

§ 2 - Einteilung nach nationalen Fahrzeugklassen [und sonstige Begriffsbestimmungen]:

Für die Anwendung der Bestimmungen der vorliegenden allgemeinen Regelung versteht man unter:

1 «Kraftfahrzeug» jedes Motorfahrzeug, dessen Eigengewicht 400 kg übersteigt, mit Ausnahme der Kleinkrafträder und Motorräder, wie definiert in 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,

2 «Personenkraftwagen» jedes Kraftfahrzeug, 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,

3 «Kombiwagen» jedes Kraftfahrzeug, 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,

4 «Kleinbus» jedes Kraftfahrzeug, 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,

5 «Lieferwagen» jedes Kraftfahrzeug, das für die Güterbeförderung ausgelegt und gebaut ist und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3 500 kg nicht übersteigt,

6 «Lastkraftwagen» jedes Kraftfahrzeug, das für die Güterbeförderung ausgelegt und gebaut ist und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3 500 kg übersteigt,

7 «Zugmaschine» jedes Kraftfahrzeug, das dafür ausgelegt und gebaut ist, einen Sattelanhänger zu ziehen,

8 [«Linienbus» oder «Reisebus» jedes Kraftfahrzeug, das für die Personenbeförderung ausgelegt und gebaut ist, mit Ausnahme von Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbussen.

Der Begriff «Linienbus» ist Fahrzeugen vorbehalten, die für den Linienverkehr oder die Sonderformen des Linienverkehrs von Personen bestimmt sind.]

[Der Schülertransport, der zu den Sonderformen des Linienverkehrs gehört, muss mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die den technischen Anforderungen für Reisebusse genügen, außer was die Qualitätskontrolle betrifft. Außerdem ist die Beförderung stehender Fahrgäste nach den Vorschriften von Artikel 65 wie für Linienbusse erlaubt,]

9 [«Fahrzeug mit Faltenbalg» jeden Zug miteinander verbundener Fahrzeuge, der für die Personenbeförderung bestimmt ist, aus zwei Elementen besteht und einen flexiblen Gang zur Verbindung der verschiedenen, auf gleicher Ebene befindlichen Fahrgasträume hat. Die beiden Elemente des Fahrzeugs dürfen nur in einer Werkstatt auseinander gekoppelt werden.]

10 [«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 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 zusammenklappbar sein darf,]

11 «Leichenwagen» [jedes Kraftfahrzeug], das für die Beförderung von Leichen eingerichtet ist und ausschließlich zu diesem Zweck benutzt wird,

12 [«Krankenwagen» jedes Motorfahrzeug der Klasse M, das für die Beförderung von Kranken oder Verletzten bestimmt und speziell für diesen Zweck ausgerüstet ist. Fahrzeuge 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,]

[12bis «beschussgeschütztem Fahrzeug» jedes Fahrzeug, das zum Schutz der beförderten Insassen beziehungsweise Güter kugelsicher gepanzert ist,]

13 «Kranfahrzeug» jedes als Kran gebaute oder definitiv umgebaute und ausschließlich zu diesem Zweck benutzte Fahrzeug. Unter «definitiv umgebaut» versteht man das Anbringen, auf einem Fahrgestell mit Führerhaus, eines Krans mit solchen Abmessungen, dass keine Ladefläche mehr vorhanden ist,

14 «Anhänger» jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, von einem anderen gezogen zu werden,

15 [«langsamem 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. jede land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschine,

3. jeden Anhänger, der ausschließlich von den in den Nummern 1 und 2 beschriebenen Fahrzeugen gezogen wird,]

16 «land- oder forstwirtschaftlicher Zugmaschine» jedes mindestens zweiachsige Motorfahrzeug mit Rädern oder Raupenkettensystemen, das hauptsächlich zu Traktionszwecken benutzt wird und speziell dafür ausgelegt ist, bestimmte Werkzeuge, Maschinen oder Anhänger, die für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmt sind, zu ziehen, zu drücken, zu tragen oder in Bewegung zu setzen. Die Zugmaschine kann für die Beförderung von Ladungen oder Begleitpersonen eingerichtet sein.

[Vorliegende Definition gilt nur für zweiachsige, auf Luftreifen montierte Zugmaschinen mit einer bauartbedingten nominalen Höchstgeschwindigkeit zwischen 6 und 40 km/h + 4 km/h.

Für Fahrzeuge, die bei In-Kraft-Treten des vorliegenden Erlasses bereits in Betrieb sind, darf die bauartbedingte und ursprüngliche Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke entweder 25 + 5 km/h oder 30 + 3 km/h betragen.]

17 «Sattelanhänger» jeden Anhänger ohne Vorderachse, dessen vorderer Teil auf dem Zugfahrzeug mittels einer speziell tragenden Kupplung aufliegt oder dessen durch das Zugfahrzeug getragenes Höchstgewicht auf dem Auflagepunkt 2 000 kg überschreitet, wenn es sich um einen durch ein in vorerwähntem Punkt 7 erwähntes Fahrzeug gezogenen Anhänger handelt, oder 1 000 kg bei anderen Anhängern,

18 «einachsigem Anhänger» jeden 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,

19 «Fahrzeug besonderer Bauart» jedes Beförderungsmittel, das aufgrund seiner Bauart oder seines definitiven Umbaus hauptsächlich als Werkzeug fungiert, mit einer Nutzlast, die im Vergleich zu seinem Eigengewicht quasi Null beträgt. Diese Kategorie besteht aus Fahrzeugen für die landwirtschaftliche Nutzung und Fahrzeugen für die industrielle Nutzung und umfasst 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.]

20 «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,

21 «Fahrzeug» jedes oben erwähnte Beförderungsmittel,

22 «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,

23 «Abschleppwagen» jedes Fahrzeug, 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,

24 «Fahrgestellen» oder «selbsttragenden Fahrzeugen» Fahrgestelle, die einen Rahmen umfassen, der aus Längsträgern, Querträgern und mechanischen Elementen besteht, und vollständige Fahrzeuge, egal ob sie ein die Festigkeit des Ganzen beeinflussendes Fahrgestell umfassen oder nicht,

25 «Wechselaufbau» jedes Beförderungsmittel, das auf einem Transportfahrzeug leicht befestigt und wieder davon abmontiert werden kann und als Karosserie dient,

26 «technisch zulässigem Gewicht» das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs, das aufgrund der Widerstandsfähigkeit des Fahrgestells und der anderen Bauelemente des Fahrzeugs bestimmt wird,

[26bis «höchstzulässiger Anhängelast» das Höchstgewicht des Anhängers, das ein Kraftfahrzeug technisch zu ziehen imstande ist und das auf der Grundlage der Vorschriften des vorliegenden Erlasses eventuell begrenzt ist.]

27 «höchstzulässigem Gesamtgewicht» das technisch zulässige Gewicht, das eventuell durch die Vorschriften von Artikel 32 des vorliegenden Erlasses begrenzt ist,

28 «Eigengewicht» das Gewicht eines fahrbereiten Fahrzeugs mit Karosserie, Ausrüstung, Zubehör und gefülltem Kraftstofftank, Wasser- und Ölbehälter, aber ohne beförderte Personen oder Güter. Für Wohnmobile umfasst das Eigengewicht das Gewicht des fahrbereiten Fahrzeugs mitsamt der Inneneinrichtung. Die Behälter mit Wasser und Gas für den Hausgebrauch müssen gefüllt sein,

29 «Nutzlast» die auf dem Fahrzeug zulässige Last, die unter Berücksichtigung des höchstzulässigen Gesamtgewichts, des Eigengewichts, des Höchstgewichts auf dem Boden unter jeder Achse oder, für bestimmte Anhänger, auf dem Auflagepunkt und eventuell des Mindestgewichts auf dem Boden unter der Vorderachse bestimmt wird,

30 «Gesamtgewicht» die Summe von Eigengewicht des Fahrzeugs und Gewicht seiner Ladung, des Führers und jeder anderen beförderten Person,

31 «dem gewerblichen Personenverkehr gleichgesetztem Gratisverkehr» den 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,

32 «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 betätigt wird, um die zur Bremsung 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 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,

[33 «Innenraum» den ursprünglich oder durch Bau für die Beförderung des Fahrers und der Fahrgäste eingerichteten Teil des Fahrzeugs,]

[34 «Trolleybus» jeden mit einem Elektromotor ausgestatteten 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,]

[35 «landwirtschaftlicher Zugmaschine» oder «forstwirtschaftlicher Zugmaschine» jedes mindestens zweiachsige Motorfahrzeug mit Rädern oder Raupenkettensystemen, das hauptsächlich zu Traktionszwecken benutzt wird und speziell dafür ausgelegt ist, bestimmte Werkzeuge, Maschinen oder Anhänger, die für den Gebrauch in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmt sind, zu ziehen, zu drücken, zu tragen oder in Bewegung zu setzen. Die Zugmaschine kann für die Beförderung von Ladungen oder Begleitpersonen eingerichtet sein. Die bauartbedingte nominale Höchstgeschwindigkeit dieser Fahrzeuge liegt zwischen 6 und 30 km/h,]

[36 «Wohnanhänger» jeden Anhänger, der gebaut oder umgebaut worden ist, um als Aufenthaltsort für Personen zu dienen, und dessen Inneneinrichtung dauerhaft an der Karosserie befestigt ist,]

[37 «landwirtschaftlichem Anhänger» jeden Anhänger, der ausschließlich von einer wie in Punkt 35 beschriebenen landwirtschaftlichen Zugmaschine gezogen wird,]

[38 «Bootsanhänger» jeden zur Beförderung einer oder mehrerer Boote gebauten oder umgebauten Anhänger,]

[39 «Segelflugzeuganhänger» jeden zur Beförderung eines oder mehrerer Segelflugzeuge gebauten oder umgebauten Anhänger,]

[40 «Baubudenanhänger» jeden 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,]

[41 «Luftfederung» jedes Federungssystem, bei dem die Federungswirkung zu mindestens 75% durch eine pneumatische Vorrichtung oder durch eine der Luftfederung gemäß den Bestimmungen in Anlage 14 für gleichwertig anerkannte Federung erzeugt wird,

42 «Tag der Erstinbetriebnahme» den Zeitpunkt, zu dem ein Fahrzeug in neuem Zustand erstmals benutzt wird,

43 «Tag der Erstinbetriebnahme in Belgien» den Zeitpunkt, zu dem ein Fahrzeug erstmals in Belgien entweder als Fahrzeug in neuem Zustand oder als importiertes Fahrzeug in gebrauchtem Zustand benutzt wird,

44 «Tag der Wiederinbetriebnahme in Belgien» den Zeitpunkt, zu dem ein Fahrzeug nach Wechsel des Inhabers wieder in Belgien in Betrieb genommen wird oder den Zeitpunkt, zu dem das Fahrzeug, das nur vorübergehend zugelassen war, wieder mit einem belgischen Zulassungskennzeichen in Betrieb genommen wird,

45 «Nutzfahrzeug» alle Fahrzeuge, die den Klassen N1, N2, N3, M2, M3, O2, O3 und O4 angehören,

46 «Inhaber» die natürliche oder juristische Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist,

47 «befugten Bediensteten» die Bediensteten wie bestimmt in Artikel 80,

48 «Prüfbescheinigung» das von der Prüfstelle demjenigen, der das Fahrzeug vorfährt, ausgestellte Dokument, auf dem die Ergebnisse der Kontrolle vermerkt sind,

49 «Identifikationsbericht» das Dokument, das der Prüfbescheinigung bei der ersten Prüfung von Nutzfahrzeugen, für die kein technisches Datenblatt ausgestellt werden muss, beigefügt wird und das die Identifikationsangaben des Fahrzeugs enthält,

50 «technischem Datenblatt» das Dokument, das vom Vertreter der Marke für die Fahrzeuge der Klassen N2, N3, O3 und O4 ausgestellt wird und die spezifischen technischen Daten des Fahrzeugs enthält,

51 «Kontrollvignette» den Aufkleber, auf dem die Geltungsdauer der Prüfbescheinigung für Nutzfahrzeuge vermerkt ist.]

§ 3 - Verbindungen zwischen den internationalen und nationalen Fahrzeugklassen

1 Klasse M1 umfasst Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbusse.

2 Klasse M2 umfasst Linienbusse und Reisebusse mit einem Höchstgewicht bis 5 000 kg.

3 Klasse M3 umfasst Linienbusse und Reisebusse mit einem Höchstgewicht über 5 000 kg.

4 Klasse N1 umfasst für die Güterbeförderung eingerichtete Kombiwagen, Zugmaschinen und Lieferwagen mit einem Höchstgewicht bis 3 500 kg.

5 Klasse N2 umfasst Lastkraftwagen und Zugmaschinen mit einem Höchstgewicht über 3 500 kg, jedoch bis höchstens 12 000 kg.

6 Klasse N3 umfasst Lastkraftwagen und Zugmaschinen mit einem Höchstgewicht über 12 000 kg.

7 Klasse O1 umfasst Anhänger mit einem Höchstgewicht bis 750 kg.

8 Klasse O2 umfasst Anhänger mit einem Höchstgewicht über 750 kg, jedoch bis höchstens 3 500 kg.

9 Klasse O3 umfasst Anhänger und Sattelanhänger mit einem Höchstgewicht über 3 500 kg, jedoch bis höchstens 10 000 kg.

10 Klasse O4 umfasst Anhänger und Sattelanhänger mit einem Höchstgewicht über 10 000 kg.]

[Art. 1 ersetzt durch Art. 1 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); § 1 Punkt 1 ersetzt durch Art. 1 des K.E. vom 21. Oktober 2002 (B.S. vom 30. Oktober 2002) und abgeändert durch Art. 1 Nr. 1 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 1 Punkt 4 eingefügt durch Art. 1 Nr. 2 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 2 Überschrift abgeändert durch Art. 1 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 2 einziger Absatz Punkt 8 ersetzt durch Art. 1 des K.E. vom 21. Mai 1987 (B.S. vom 27. Mai 1987); § 2 einziger Absatz Punkt 8 Abs. 3 eingefügt durch Art. 1 Nr. 2 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 2 einziger Absatz Punkt 9 ersetzt durch Art. 1 Buchstabe A des K.E. vom 17. Januar 1989 (B.S. vom 29. April 1989); § 2 einziger Absatz Punkt 10 ersetzt durch Art. 1 Nr. 3 Buchstabe a) des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 2 einziger Absatz Punkt 11 abgeändert durch Art. 1 Nr. 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 2 einziger Absatz Punkt 12 ersetzt durch Art. 1 Nr. 3 Buchstabe b) des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 2 einziger Absatz Punkt 12bis eingefügt durch Art. 1 Nr. 3 Buchstabe c) des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 2 einziger Absatz Punkt 15 ersetzt durch Art. 1 Buchstabe B des K.E. vom 17. Januar 1989 (B.S. vom 29. April 1989); § 2 einziger Absatz Punkt 15 Nr. 1 abgeändert durch Art. 1 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); § 2 einziger Absatz Punkt 16 Abs. 2 und 3 ersetzt durch Art. 1 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); § 2 einziger Absatz Punkt 19 Abs. 2 eingefügt durch Art. 1 Buchstabe C des K.E. vom 17. Januar 1989 (B.S. vom 29. April 1989); § 2 einziger Absatz Punkt 26bis eingefügt durch Art. 1 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); § 2 einziger Absatz Punkte 33 bis 40 eingefügt durch Art. 1 Buchstabe D des K.E. vom 17. Januar 1989 (B.S. vom 29. April 1989); § 2 einziger Absatz Punkte 41 bis 51 eingefügt durch Art. 1 Nr. 4 bis 14 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

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 § 4 Nr. 3, 18 § 3, 19 § 3, 20 § 1 Absatz 3 und § 2, 21, 22, [23 bis 23undecies], 24, 25, 26 §§ 2 und 3, 28, 31 §§ 1, 3 und 4, 32 §§ 1, 2 und 3, 34 §§ 1 und 3, 36, 39, 40, 54, 55, 56, 57 §§ 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 9, 10 § 1, § 2, § 3 und § 4 Nr. 3, 11 bis 15, 16 § 1, 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, 16 § 1 Absatz 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, 16 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 16 § 1 Absatz 1 und § 2, 23 bis 23duodecies, 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 fünfundzwanzig Jahren in Betrieb genommenen Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbusse und die seit mehr als dreißig Jahren in Betrieb genommenen [anderen Fahrzeuge], die nur ausnahmsweise auf der öffentlichen Straße benutzt werden, entweder anlässlich von ordnungsgemäß genehmigten Veranstaltungen oder für zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang in einem Umkreis von 25 km im Hinblick auf diese Veranstaltungen durchgeführte Probefahrten oder um sich zu diesen Veranstaltungen zu begeben, [und für die eine vom Inhaber ausgefüllte Erklärung vorhanden ist, deren Muster vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört, oder von seinem Beauftragten festgelegt wird.] [Diese Fahrzeuge unterliegen nur den Bestimmungen der Artikel 16 § 1 Absatz 1, 23 §§ 1, 3, 4, 5, 6 und 7, 23sexies § 1 Nr. 1 und 3 und § 2, 25, 26, 42, 45 § 1 Nr. 1 und 3, 47 § 1 Punkt 1 Absatz 1, 54 § 1 Nr. 1 und 3, 70 § 2 und 80 des vorliegenden Erlasses,]]

8. Fahrzeuge oder Züge miteinander verbundener Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h, die als Attraktion in Fremdenverkehrsorten 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 10 § 4 Nr. 3bis und Nr. 4, 13 § 6, 14 § 2, 16 § 3, 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 10 § 4 Nr. 3bis und Nr. 4, 13 § 6, 14 § 2, 16 § 3, 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 10 § 4 Nr. 3, 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.]

§ 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.]

§ 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.]

[Art. 2 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 2 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); § 2 Abs. 2 Nr. 1 abgeändert durch Art. 2 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 2 Abs. 2 Nr. 6 ersetzt durch Art. 2 Nr. 1 Buchstabe a) des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 2 Abs. 2 Nr. 7 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 17. Januar 1989 (B.S. vom 29. April 1989), abgeändert durch Art. 2 Nr. 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998) und durch Art. 2 Nr. 1 Buchstaben b) und c) des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 2 Abs. 2 Nr. 9 abgeändert durch Art. 2 Nr. 4 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 2 Abs. 2 Nr. 10 abgeändert durch Art. 2 Nr. 5 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 3 ersetzt durch die Artikel 3 und 4 Nr. 1 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981); § 3bis eingefügt durch Art. 4 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981) und ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); § 3bis Abs. 2 eingefügt durch Art. 2 Nr. 2 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 4 ersetzt durch Art. 1 des K.E. vom 22. Mai 1989 (B.S. vom 31. Mai 1989); § 4 Abs. 3 und 4 ersetzt durch neuen Abs. 3 durch Art. 2 Nr. 6 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 4 Abs. 4 und 5 eingefügt durch Art. 2 Nr. 3 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

KAPITEL II — Genehmigung

Art. 3 - [Genehmigung der Typen von Fahrgestellen und selbsttragenden Fahrzeugen

§ 1 - 1. Jeder Typ eines in Belgien gebauten, montierten oder nach dort zum erklärten Zweck des Gebrauchs eingeführten Fahrgestells oder selbsttragenden Fahrzeugs muss vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten genehmigt werden.

2. Die Genehmigung besteht entweder aus einer Überprüfung der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Vorschriften der vorliegenden Regelung oder aus der Ausstellung des EWG-Betriebserlaubnisbogens, der in Artikel 2 Buchstabe b) der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vorgesehen und, wie vorgeschrieben in Artikel 10 dieser Richtlinie, erstellt worden ist, oder aus der Überprüfung der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit der ihm eventuell von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Betriebserlaubnis.

3. Die Bestimmung von § 1 Nr. 1 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 15. Juni 1968 in Betrieb genommen worden sind und nicht durch ein Typgenehmigungsprotokoll gedeckt zu sein brauchen.

4. Die Bestimmung von § 1 Nr. 1 gilt nicht für folgende Fahrzeuge:

a) Anhänger, die ausschließlich von Schaustellern benutzt werden und für diesen Beruf typisch sind,

b) Fahrzeuge der [föderalen Polizei],

c) [Anhänger, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 750 kg nicht überschreitet,]

d) Fahrzeuge, die gemäß den geltenden Vorschriften mit einer Probefahrtzulassungsbescheinigung und einem Probefahrtzulassungskennzeichen versehen sind,

e) [Material, das vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten als Material besonderer Bauart anerkannt ist.

Zur Erlangung dieser Anerkennung muss der Hersteller oder sein Vertreter bei der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] 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.

§ 2 - Die Lieferung eines Fahrgestells oder eines selbsttragenden Fahrzeugs, das nicht vollständig mit dem genehmigten Typ übereinstimmt, ist verboten, es sei denn, vor der Lieferung ist zwischen den Parteien schriftlich vereinbart worden, dass besagtes Fahrzeug nicht zur Benutzung auf der öffentlichen Straße bestimmt ist.

§ 3 - Die Inbetriebnahme auf öffentlicher Straße eines Fahrgestells oder eines selbsttragenden Fahrzeugs, das nicht vollständig mit dem genehmigten Typ übereinstimmt, der infolge eines von den in Artikel 6 desselben Erlasses erwähnten Personen eingereichten Antrags genehmigt wurde, ist verboten.]

[§ 4 - Die Inbetriebnahme auf öffentlicher Straße der in § 1 Nr. 4 Buchstabe e) erwähnten Fahrzeuge, für deren Typ kein Typbezeichnungsprotokoll erstellt worden ist oder deren Typ nicht vollständig mit dem Typ übereinstimmt, der in den im selben Absatz erwähnten Unterlagen angegeben ist, ist verboten.]

[Art. 3 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 1 Nr. 4 Buchstabe b) abgeändert durch Art. 3 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 1 Nr. 4 Buchstabe c) ersetzt durch Art. 1 des K.E. vom 21. Juni 2001 (B.S. vom 29. Juni 2001); § 1 Nr. 4 Buchstabe e) ersetzt durch Art. 5 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981) und abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 4 eingefügt durch Art. 6 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981)]

[Art. 3bis - § 1 - Die EWG-Betriebserlaubnis für Motorfahrzeuge und ihre Anhänger oder Bestandteile davon muss gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger erteilt werden.

§ 2 - Jeder Antrag auf Erteilung einer EWG-Betriebserlaubnis muss vom Hersteller oder von seinem Beauftragten beim Ministerium des Verkehrswesens, [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur], [Straßenverkehr - Technische Direktion], [Rue de la Loi/Wetstraat 155 in 1040 Brüssel] 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 70/156/EWG vom 6. Februar 1970 entsprechen.

Für ein und denselben Fahrzeugtyp darf der Antrag auf Erteilung der Betriebserlaubnis jeweils nur in einem Mitgliedstaat gestellt werden.

§ 3 - Der Antragsteller muss den Beweis erbringen, dass die eventuell erforderlichen Prüfungen in den vom Ministerium des Verkehrswesens anerkannten Laboratorien durchgeführt worden sind.

§ 4 - Die Betriebserlaubnis wird vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten erteilt oder verweigert, je nachdem, ob der Fahrzeug- oder Fahrzeugbestandteilty mit besagter Richtlinie übereinstimmt oder nicht.

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

Jede Änderung eines Fahrzeug- oder Fahrzeugbestandteilty, für den eine in § 4 erwähnte Betriebserlaubnis erteilt wurde, sowie ein eventueller Produktionsstillstand müssen dem Minister des Verkehrswesens oder seinem Beauftragten notifiziert werden. Dieser beurteilt anschließend, ob es sich um eine Änderung handelt, die die Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis erforderlich macht.

§ 6 - Auf Antrag des Ministers des Verkehrswesens oder seines Beauftragten ist der Hersteller verpflichtet, ihm die Fahrzeuge, Fahrzeugbestandteile oder Serieneinrichtungen, für deren Prototyp vorher eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, im Hinblick auf Übereinstimmungsprüfungen oder -kontrollen zur Verfügung zu stellen.

§ 7 - Die für einen Fahrzeug- oder Fahrzeugbestandteilty erteilte Betriebserlaubnis kann vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten entzogen werden, wenn dieses Fahrzeug oder dieser Fahrzeugbestandteil nicht mehr mit dem genehmigten Prototyp übereinstimmt.

§ 8 - Jede Verweigerung und jeder Entzug einer Betriebserlaubnis muss dem Hersteller oder seinem Beauftragten notifiziert werden und mit Gründen versehen sein. Der Hersteller oder sein Beauftragter kann binnen acht Werktagen nach dem Notifizierungsdatum beim Minister des Verkehrswesens einen Antrag auf Revision einreichen. Der Minister des Verkehrswesens muss binnen einem Monat nach dem Datum der Einreichung des Antrags über diesen Antrag befinden.]

[Art. 3bis eingefügt durch Art. 2 des K.E. vom 10. Dezember 1980 (B.S. vom 4. Februar 1981); § 2 Abs. 1 abgeändert durch Art. 23 Nrn. 1 bis 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

[Art. 3ter - Die Bedingungen für den Erhalt der EWG-Betriebserlaubnis für Motorfahrzeuge und ihre Anhänger, landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern, ihre Bestandteile oder ihr Sicherheitszubehör werden von Uns festgelegt.]

[Art. 3ter eingefügt durch Art. 1 des K.E. vom 26. Februar 1981 (B.S. vom 10. April 1981)]

Art. 4 - Anerkennung der qualifizierten Hersteller

§ 1 - Nur die vorab vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten als qualifizierte Hersteller anerkannten Personen können die in Artikel 3 erwähnte Genehmigung erhalten.

§ 2 - Die qualifizierten Hersteller werden in vier Kategorien eingeteilt:

1 KATEGORIE 1 umfasst die Hersteller aller Kraftfahrzeuge.

2 KATEGORIE 2 umfasst die Hersteller langsamer Kraftfahrzeuge, [die Hersteller landwirtschaftlicher Zugmaschinen und forstwirtschaftlicher Zugmaschinen auf Rädern] sowie die Hersteller von Kraftfahrzeugen, die bauartbedingt und ursprünglich ausschließlich für besondere Zwecke bestimmt sind, wie Kranfahrzeuge, Arbeitsfahrzeuge, Reklamewagen und Verkaufswagen.

[Karosseriebauer, die auf den mechanischen Elementen eines einem genehmigten Typ angehörenden Personenkraftwagens eine Karosserie vom Typ «Dun-Buggy» montieren, können ebenfalls als Hersteller der Kategorie 2 anerkannt werden.]

3 KATEGORIE 3 umfasst die Hersteller aller Anhänger.

4 KATEGORIE 4 umfasst die Hersteller von Anhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg oder von Anhängern, die bauartbedingt und ursprünglich ausschließlich dazu bestimmt sind, von langsamen Kraftfahrzeugen gezogen zu werden.

§ 3 - Wenn ein Hersteller sowohl Kraftfahrzeuge als auch Anhänger herstellt, ist eine separate Anerkennung erforderlich.

[Art. 4 § 2 einziger Absatz Punkt 2 ergänzt durch Art. 4 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971, Err. vom 25. September 1971) und abgeändert durch Art. 3 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985)]

Art. 5 - Antrag auf Anerkennung als qualifizierter Hersteller

§ 1 - Wer als qualifizierter Hersteller von Fahrgestellen und selbsttragenden Fahrzeugen anerkannt werden möchte, muss anhand des vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten dafür vorgesehenen Formulars bei der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] einen Antrag einreichen.

Wenn ein und dieselbe Person gleichzeitig als Hersteller von Kraftfahrzeugen und von Anhängern anerkannt werden möchte, muss der Antrag samt seiner Anlagen in zweifacher Ausfertigung eingereicht werden.

§ 2 - Dem Antrag muss Folgendes beigelegt werden:

1 der Beweis, dass der Antragsteller tatsächlich den Beruf eines Herstellers von Fahrgestellen und selbsttragenden Fahrzeugen, für die er als qualifizierter Hersteller anerkannt werden möchte, 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 Auszugs und seine Abänderungen veröffentlicht werden, oder, wenn es sich um einen ausländischen Hersteller handelt, anhand eines gleichwertigen Dokuments erbracht werden,

2 der Nachweis ausreichender Garantien.

Dieser Nachweis muss eine Beschreibung der Mittel umfassen, über die der Hersteller verfügt, um Typen von Fahrgestellen und selbsttragenden Fahrzeugen 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 Berechnungen und Pläne zu erstellen und die verschiedenen Formalitäten zur Erlangung der Genehmigung zu erfüllen.

Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter 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,

3 ein vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten 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,

4 [wenn der Hersteller außerhalb der Europäischen Gemeinschaft ansässig ist: der Beweis, dass er mindestens eine in der Europäischen Gemeinschaft ansässige Person bevollmächtigt hat, die Pflichten zu erfüllen, die sich aus den Verordnungsbestimmungen in Sachen Genehmigung der Typen von Fahrgestellen und selbsttragenden Fahrzeugen für jede der folgenden Klassen von Fahrzeugen ergeben:

- Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbusse,
- Linienbusse und Reisebusse,
- für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Motorfahrzeuge,
- Anhänger und Sattelanhänger.]

[§ 2bis - Jede Person, die Fahrgestelle oder selbsttragende Fahrzeuge bauen möchte, muss, um als qualifizierter Hersteller anerkannt zu werden, erst einen Prototyp vorzeigen.

Wenn dieser Prototyp die Genehmigungsbedingungen erfüllt, wird eine vorläufige Anerkennung für drei Jahre gewährt; bei Ablauf dieser Frist kann die endgültige Anerkennung beantragt werden.]

§ 3 - Jede Änderung irgendeiner Angabe des Antrags auf Anerkennung oder der ihm beigelegten Dokumente muss der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] binnen zehn Tagen per Einschreibebrief notifiziert werden; andernfalls ist die Anerkennung von Rechts wegen nichtig.

[Die Anerkennung als qualifizierter Hersteller wird von Rechts wegen jedem Hersteller entzogen, der während eines Zeitraums von sieben Jahren beim Ministerium des Verkehrswesens keinen Antrag auf Genehmigung mehr vorgelegt hat.]

[Art. 5 § 1 Abs. 1 abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 2 einziger Absatz Punkt 4 ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2bis eingefügt durch Art. 5 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971, Err. vom 25. September 1971); § 3 Abs. 1 abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 3 Abs. 2 eingefügt durch Art. 5 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971, Err. vom 25. September 1971)]

Art. 6 - [Zur Einreichung der Genehmigungsanträge ermächtigte Personen

§ 1 - Zur Einreichung der Genehmigungsanträge sind allein ermächtigt:

1. für die in der Europäischen Gemeinschaft ansässigen qualifizierten Hersteller: der Hersteller oder ein von ihm bestimmter Bevollmächtigter,
2. für die außerhalb der Europäischen Gemeinschaft ansässigen qualifizierten Hersteller: der in Artikel 5 § 2 Punkt 4 erwähnte Bevollmächtigte.

§ 2 - Der Hersteller notifiziert der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur], [Straßenverkehr - Technische Direktion] den Namen, die Firma oder Adresse eines oder der Bevollmächtigten, die er aufgrund von § 1 des vorliegenden Artikels 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 [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] hinterlegt werden.]

[Art. 6 ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2 Abs. 1 abgeändert durch Art. 23 Nrn. 1 und 2 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 3 abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

Art. 7 - Genehmigungsantrag

§ 1 - Der Genehmigungsantrag muss in zweifacher Ausfertigung anhand eines vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten dafür vorgesehenen Formulars eingereicht werden. Der Antrag muss eine Bescheinigung des Herstellers und eine Beschreibung umfassen, die den Vorschriften der nachstehenden Paragraphen 2 und 3 entsprechen.

§ 2 - 1 Auf der Bescheinigung des Herstellers muss für jeden genehmigungspflichtigen Typ Folgendes angegeben werden:

- das von ihm garantierte zulässige Gesamtgewicht,
- das höchstzulässige Gewicht auf dem Boden unter der Achse beziehungsweise unter den Achsen und, wenn es sich um einen Sattelanhänger handelt, das Höchstgewicht auf dem Auflagepunkt.

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 das Höchstgewicht des Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge ebenfalls angegeben werden.

2 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.

3 Auf der Bescheinigung des Herstellers müssen, wie in Artikel 5 § 2 Nr. 3 erwähnt, Name, Vornamen und Unterschrift einer technisch qualifizierten Person sowie der offizielle Stempel des Herstellers zu finden sein.

§ 3 - Der Beschreibung müssen die im Antragsformular vorgesehenen Dokumente und Pläne beigelegt werden.

Diese Pläne müssen nach dem europäischen oder amerikanischen Projektionsverfahren im Maßstab gezeichnet sein. Außerdem muss der Hersteller von ihm geforderte Rechtfertigungsberechnungen vorlegen können.

[§ 3bis - [1 Für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, die für die Güterbeförderung bestimmt sind und den Bestimmungen von Artikel 32bis des vorliegenden Erlasses entsprechen, muss der Hersteller bestimmte Referenzmerkmale für jedes in Betrieb genommene Fahrzeug angeben, insbesondere die Verteilung des Gewichts je nach Radstand, maximaler Länge und Schwerpunkt des Fahrzeugs.

Diese Merkmale werden auf einem Formular vermerkt, das im Fahrzeug mitgeführt und der Kraftfahrzeugüberwachungsstelle anlässlich der Kontrolle der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Vorschriften des vorerwähnten Artikels 32bis und nach jedem Umbau des Fahrzeugs vorgelegt werden muss.

Das Formular entspricht dem vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten festgelegten Muster.

2 Für Zugfahrzeuge oder gezogene Fahrzeuge zur Güterbeförderung muss der Hersteller für jedes Fahrzeug, wenn es den Vorschriften des vorerwähnten Artikels 32bis entspricht, die Werte des Drehradius der Kupplung (RT) unter den ungünstigsten Umständen einer Krümmungseinstellung vorlegen.

Der Drehradius der Kupplung (RT) eines Motorfahrzeugs, das dazu bestimmt ist, einen Anhänger oder einen Sattelanhänger zu ziehen, ist der durch das Zentrum der Kupplung des Anhängers oder des Sattelanhängers beschriebene Kreisradius, wenn das Fahrzeug sich vollkommen in einem Kreisring mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m befindet.

Der Drehradius der Kupplung (RT) eines Anhängers oder eines Sattelanhängers ist der durch das Zentrum des Kupplungsringes oder des Kupplungsbolzens beschriebene Kreisradius, wenn das Fahrzeug sich vollkommen im Kreisring mit Außenradius von 12,50 m und Innenradius von 5,30 m befindet und den Kreisradius von 5,30 m berührt.

Der Wert des Drehradius der Kupplung wird auf dem in Punkt 1 erwähnten Formular angegeben.

3 Bestimmte auf dem in Punkt 1 erwähnten Formular anzugebende Merkmale werden auf einem an der rechten Seite des Zugfahrzeugs an einer leicht zugänglichen Stelle angebrachten Schild vermerkt.

Das Schild samt seinen Aufschriften muss wischfest sein und dem vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten festgelegten Muster entsprechen.]]

§ 4 - Ein neuer Genehmigungsantrag für jeden bereits genehmigten Typ eines Fahrzeugs oder selbsttragenden Fahrzeugs darf, außer bei wichtigen Änderungen, nicht vor einem Jahr nach Ausstellung des ersten Genehmigungsprotokolls eingereicht werden.

[§ 5 - [Der Genehmigungsantrag kann durch die EWG-Betriebserlaubnis, die gemäß der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger von einem Land der Europäischen Gemeinschaften erstellt worden ist, oder durch das vom Hersteller erstellte Auskunftsblatt ersetzt werden.

Diese Richtlinie ist auf Seite 9024 des *Belgischen Staatsblatts* vom 29. Juli 1971 veröffentlicht worden.]]

[Art. 7 § 3bis eingefügt durch Art. 4 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985) und ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); § 5 eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975) und ersetzt durch Art. 5 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976)]

Art. 8 - Untersuchung des Prototyps

Zum Zweck der für notwendig erachteten Untersuchungen und Prüfungen muss der Antragsteller dem Minister des Verkehrswesens [oder einer von ihm bestimmten Einrichtung am festgelegten Ort und Tag und zur festgelegten Uhrzeit] Folgendes bereitstellen:

- 1 ein Exemplar des Fahrgestells oder selbsttragenden Fahrzeugs, ordnungsgemäß mit Ballast beladen oder nicht, 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 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, wenn sie sich ausschließlich in Anwendung der Bestimmungen des vorliegenden Artikels und unter den in besagtem Aufforderungsschreiben festgelegten Bedingungen bewegen.

[Art. 8 Abs. 1 einleitender Satz abgeändert durch Art. 6 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971, Err. vom 25. September 1971)]

Art. 9 - [Genehmigungsbedingungen]

§ 1 - 1 Die Genehmigung des Typs eines Fahrgestells oder eines selbsttragenden Fahrzeugs wird verweigert:

1. wenn aus der in Anwendung der Bestimmungen von Artikel 8 durchgeführten Untersuchung hervorgeht, dass der Prototyp mit der in Artikel 7 vorgesehenen Beschreibung nicht übereinstimmt,
2. wenn der Prototyp die Vorschriften der vorliegenden allgemeinen Regelung nicht erfüllt,
3. wenn er andere als in vorliegender Regelung vorgesehene, für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger geltende Vorschriften nicht erfüllt,
4. wenn er die vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten festgelegten Sicherheits- und Robustheitskriterien nicht erfüllt,
5. wenn gegebenenfalls nicht nachgewiesen werden kann, dass die für den Bau des Fahrgestells oder des selbsttragenden Fahrzeugs verwendeten Einzelteile alle neu sind,
6. wenn bei den Prüfungen Mängel zutage treten, insbesondere was die Lenkung, die Straßenlage und die Bremsung betrifft.

2 [Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter kann in kleiner Serie gebaute oder importierte Personenkraftwagen, Kombiwagen und Lastkraftwagen sowie in kleiner Serie gebaute Anhänger von bestimmten zerstörenden oder sehr kostspieligen Prüfungen befreien; unter «kleiner Serie» versteht man maximal zehn Fahrzeuge pro Jahr, außer für Personenkraftwagen und Kombiwagen, für die das Maximum 25 pro Jahr beträgt.]

§ 2 - Wenn die vom Hersteller garantierten Gewichtsangaben die in Artikel 32 der vorliegenden allgemeinen Regelung vorgesehenen Höchstwerte überschreiten oder wenn sich herausstellt, dass diese Gewichte diejenigen überschreiten, für die das Fahrgestell, das selbsttragende Fahrzeug oder die wichtigsten Bauelemente hergestellt worden sind, wendet der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter die erforderlichen Gewichtsbeschränkungen an. Außer wenn es sich um Arbeitsfahrzeuge handelt, wird die Genehmigung verweigert, wenn die Differenz zwischen dem höchstzulässigen Gesamtgewicht und dem Eigengewicht des Fahrzeugs nicht mindestens 10% des höchstzulässigen Gesamtgewichts beträgt.

[Für Wohnmobile und Wohnanhänger, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1986 eingereicht wird, wird der Wert von 10% auf 20% erhöht.]

§ 3 - Für Typen von Fahrgestellen oder selbsttragenden Fahrzeugen, die für besondere Zwecke oder für die Beförderung unteilbarer Gegenstände gebaut worden sind, ist es möglich, eine Genehmigung zu erhalten, wenn Abmessungen oder Gewichte die in Artikel 31 beziehungsweise Artikel 32 der vorliegenden allgemeinen Regelung vorgesehenen Höchstwerte überschreiten. In diesem Fall werden in den Genehmigungsprotokollen eventuell die besonderen Benutzungsbedingungen angegeben.]

[Art. 9 ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 1 Punkt 2 ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 10. Dezember 1980 (B.S. vom 4. Februar 1981); § 2 Abs. 2 eingefügt durch Art. 4 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985)]

Art. 10 - [Typgenehmigungsprotokoll]

§ 1 - Die Genehmigung des Typs eines Fahrgestells oder eines selbsttragenden Fahrzeugs wird durch ein nummeriertes Typenehmigungsprotokoll (TGP) bestätigt.

In diesem Protokoll werden das höchstzulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs und des Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge, das Höchstgewicht auf dem Boden unter der Achse beziehungsweise unter den Achsen und, wenn es sich um einen Sattelanhänger handelt, das Höchstgewicht auf dem Auflagepunkt festgelegt. Das Typenehmigungsprotokoll darf keine rückwirkende Kraft haben.

§ 2 - Die Ausstellung des Genehmigungsprotokolls und jedes dazugehörigen Dokuments macht den Minister des Verkehrswesens oder seinen Beauftragten nicht haftbar und verringert keineswegs die Verantwortung des Antragstellers.

§ 3 - [Die Liste der genehmigten Typen von Fahrgestellen und selbsttragenden Fahrzeugen wird im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht. Diese Veröffentlichung umfasst mindestens die Nummer des Genehmigungsprotokolls, die Marke, den Typ und die in § 1 genannten Höchstgewichte.]

§ 4 - 1. Der qualifizierte Hersteller oder der in Artikel 5 § 2 Punkt 4 erwähnte Bevollmächtigte stellt für jedes Fahrzeug, das mit einem Typ, für den ein Genehmigungsprotokoll ausgestellt wurde, übereinstimmt, eine Bescheinigung aus, mit der bestätigt wird, dass das Fahrzeug mit der in Artikel 7 vorgesehenen Beschreibung und mit dem Genehmigungsprotokoll vollständig übereinstimmt.

Diese Bescheinigung, «Übereinstimmungsbescheinigung» genannt, entspricht dem Muster in Anlage 1.

Nur die vom qualifizierten Hersteller oder von dem in Artikel 5 des vorliegenden Erlasses erwähnten Bevollmächtigten ordnungsgemäß ermächtigten Personen sind berechtigt, die Übereinstimmungsbescheinigungen zu unterzeichnen, sofern ihre Unterschriften beim Ministerium des Verkehrswesens hinterlegt worden sind.

2. 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.

3. [[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 Punkt 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 vom Minister des Verkehrswesens für die Kraftfahrzeugüberwachung zugelassenen Einrichtung 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 der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter ein Dokument aus, mit dem die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Vorschriften des vorliegenden Erlasses bescheinigt wird.]

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.]

[3bis. Wenn es sich um einen in Artikel 2 § 2 Nr. 8 und 9 erwähnten landwirtschaftlichen Anhänger handelt, stellt eine der vom Minister des Verkehrswesens [oder von seinem Beauftragten] für die Kraftfahrzeugüberwachung zugelassenen Einrichtungen nach Identifizierung des Fahrzeugs und Überprüfung der Übereinstimmung mit den aufgrund von Artikel 2 § 2 Nr. 8 und 9 darauf anwendbaren Vorschriften unter den vom Minister des Verkehrswesens [oder von seinem Beauftragten] festgelegten Bedingungen einen Nachweis aus, der [...] als Übereinstimmungsbescheinigung gilt.]

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

a) stets im Fahrzeug, auf das sie/er sich bezieht, mitgeführt werden, auch wenn der Halter wechselt,

b) anlässlich der technischen Kontrolle auf Verlangen des Personals der vom Minister des Verkehrswesens für die Kraftfahrzeugüberwachung zugelassenen Einrichtung vorgezeigt werden.]

[§ 5 - Fahrzeuge der Klasse M1, für die nach dem in Artikel 3bis des vorliegenden Erlasses erwähnten Verfahren eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, werden mit einer Übereinstimmungsbescheinigung für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge versehen, deren Muster sich in Anlage 17 befindet.

Diese Bestimmung gilt für alle in Betrieb genommenen Fahrzeuge, für die eine europäische Typgenehmigung erteilt worden ist.

§ 6 - Um Warenbestände absetzen zu können, ist es erlaubt, Fahrzeuge zuzulassen, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, dessen Typgenehmigung zwar gemäß Artikel 3 § 1 Nr. 1 des vorliegenden Erlasses erteilt wurde, jedoch aufgrund der Tatsache, dass eine oder mehrere der seit Erteilung der Typgenehmigung strenger gewordenen Vorschriften des vorliegenden Erlasses nicht mehr erfüllt sind, oder aufgrund der Tatsache, dass eine Teilgenehmigung, die Bestandteil der Typgenehmigung ist, infolge der Abänderung einer Einzelrichtlinie ungültig geworden ist, nicht mehr gültig ist.

Diese Erlaubnis gilt für einen Zeitraum von einem Jahr ab dem Datum, an dem die Typgenehmigung ungültig geworden ist.

Diese Bestimmung gilt nur für Fahrzeuge:

- die sich auf dem Gebiet der Europäischen Union befinden,

- für die es eine Übereinstimmungsbescheinigung gibt, die zu einem Zeitpunkt ausgestellt worden ist, als die Typgenehmigung der Fahrzeuge noch gültig war, die jedoch nicht in Betrieb genommen worden waren, bevor besagte Typgenehmigung ihre Gültigkeit verlor.

Die maximale Anzahl Fahrzeuge eines oder mehrerer Typen, die noch zugelassen werden kann, beträgt, was Klasse M1 betrifft, nicht mehr als 10 % und, was alle anderen Klassen betrifft, nicht mehr als 30% aller betroffenen Fahrzeugtypen, die im vorangegangenen Jahr in Betrieb genommen worden sind.

Wenn diese Prozentsätze einer Anzahl von weniger als 100 Fahrzeugen entsprechen, ist die Inbetriebnahme von höchstens 100 Fahrzeugen erlaubt.]

[Art. 10 ersetzt durch Art. 5 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 3 ersetzt durch Art. 3 Nr. 1 des K.E. vom 11. März 1977 (B.S. vom 29. April 1977); § 4 Nr. 3 ersetzt durch Art. 3 Nr. 2 des K.E. vom 11. März 1977 (B.S. vom 29. April 1977); § 4 Nr. 3 Abs. 1 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 22. Mai 1989 (B.S. vom 31. Mai 1989); § 4 Nr. 3 Abs. 3 ersetzt durch Art. 1 Nr. 1 des K.E. vom 28. Februar 1980 (B.S. vom 14. März 1980); § 4 Nr. 3bis eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980) und abgeändert durch Art. 1 Nr. 2 des K.E. vom 28. Februar 1980 (B.S. vom 14. März 1980) und durch Art. 7 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981); §§ 5 und 6 eingefügt durch Art. 4 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

Art. 11 - Vorläufige Genehmigung

In Abwartung der Beendigung des Genehmigungsverfahrens gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses kann der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter, ohne der endgültigen Genehmigung vorzugreifen und unter der vollen Verantwortung des Antragstellers, eine vorläufige Genehmigung für den Typ eines Fahrzeugs oder eines selbsttragenden Fahrzeugs erteilen.

Die mit der vorläufigen Genehmigung zugelassenen Gewichte können eventuell unter den vom Hersteller beantragten Gewichten liegen.

Art. 12 - [Gültigkeit der Genehmigungsprotokolle

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

Nach diesem Zeitraum von sechs Jahren wird das Fahrzeug 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.

§ 2 - Die Inbetriebnahme 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 Genehmigungsprotokolls erfolgen.

§ 3 - Die Inbetriebnahme in Belgien von in gebrauchtem Zustand importierten Fahrzeugen, die älter als sieben Jahre sind, ist zulässig unter der Bedingung, dass diese Fahrzeuge mit einem Genehmigungsprotokoll übereinstimmen und die Erstinbetriebnahme im Ausland binnen eines Zeitraums von sieben Jahren ab dem ersten Tag des Monats nach Ausstellung dieses Genehmigungsprotokolls erfolgt ist.

§ 4 - Wenn die Umstände es rechtfertigen, kann der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter die in den Paragraphen 1, 2 und 3 des vorliegenden Artikels vorgesehenen Fristen um eine Dauer von zwei Jahren verlängern.

Diese Verlängerung kann nur auf Antrag entweder des Herstellers oder seines Beauftragten in den in § 1 und § 2 erwähnten Fällen oder des Eigentümers oder Importeurs in den in § 3 erwähnten Fällen gewährt werden.

§ 5 - Die Lieferung und die Erstinbetriebnahme von Fahrgestellen oder selbsttragenden Fahrzeugen 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 [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] erstellten Listen mit den Personenkraftwagen und Kombiwagen, die den Bestimmungen des Erlasses des Regenten vom 10. Juni 1947 entsprechen, sind unter den in den Paragraphen 1, 2, 3 und 4 des vorliegenden Artikels aufgeführten Bedingungen zulässig, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die den Vorschriften der vorliegenden allgemeinen Regelung entsprechen.]

[Art. 12 ersetzt durch Art. 1 des K.E. vom 21. August 1975 (B.S. vom 6. September 1975); § 5 abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

Art. 13 - [Änderung und Umbau

§ 1 - Jede Änderung eines Prototyps eines Fahrgestells oder selbsttragenden Fahrzeugs, die der Hersteller bei der Herstellung des bereits genehmigten Modells anbringt und die zu einer Änderung irgendeiner Angabe im Genehmigungsantrag führt, muss der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] zur Kenntnis gebracht werden. Diese Änderung wird entweder durch ein neues Genehmigungsprotokoll oder durch eine Anlage zu oder eine Abweichung von diesem Protokoll bestätigt.

§ 2 - Jeder Umbau eines Fahrzeugs, durch den es mit dem Genehmigungsprotokoll nicht mehr übereinstimmt, wird durch eine Abweichung von diesem Protokoll bestätigt. Wird der Umbau von einer anderen Person als dem Hersteller oder seinem Beauftragten vorgenommen, wird dem Antrag jedoch 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.]

[Umbauten, die eine erhöhte Verkehrssicherheit zur Folge haben, können jedoch auf Antrag des Umbauers vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten genehmigt werden.]

§ 3 - Der Umbau von Kraftfahrzeugen in Anhänger und umgekehrt ist verboten.

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

Dieses Verbot gilt nicht für den Umbau von Fahrgestellen oder selbsttragenden Fahrzeugen, wenn dieser Umbau mit dem Ziel durchgeführt wird, 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 Genehmigungsprotokolls eingereicht wird.]

[§ 5 - 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.]

[§ 6 - Wenn ein in Artikel 2 § 2 Nr. 8 und 9 erwähnter landwirtschaftlicher Anhänger, für den ein als Genehmigungsprotokoll 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 diese Abtretung der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] zur Kenntnis gebracht werden. Diese Änderung oder Abtretung muss durch einen neuen Nachweis bestätigt werden, der unter den vom Minister des Verkehrswesens [oder von seinem Beauftragten] festgelegten Bedingungen ausgestellt wird.]

[Art. 13 ersetzt durch Art. 8 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 1 abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 2 Abs. 2 eingefügt durch Art. 4 des K.E. vom 10. Dezember 1980 (B.S. vom 4. Februar 1981) und abgeändert durch Art. 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 2 Abs. 3 eingefügt durch Art. 5 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); § 5 eingefügt durch Art. 6 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 6 eingefügt durch Art. 4 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980) und abgeändert durch Art. 8 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981) und durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

Art. 14 - Genehmigungskosten

§ 1 - Die Genehmigungskosten und die Ausstellung jedes diesbezüglichen Dokuments gehen zu Lasten des Antragstellers und richten sich nach einer vom Minister des Verkehrswesens erstellten Kostentabelle.

[Die Kosten für Prüfungen, die eventuell bei den von der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] angewiesenen Einrichtungen durchzuführen sind, gehen zu Lasten des Antragstellers.]

§ 2 - Für die in Artikel 2 § 2 Nr. 8 und 9 erwähnten landwirtschaftlichen Anhänger bestimmt der Minister des Verkehrswesens 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 vom Minister des Verkehrswesens festgelegt.]

[Art. 14 § 1 Abs. 2 eingefügt durch Art. 9 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971) und abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 2 eingefügt durch Art. 5 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980)]

Art. 15 - Werbung

§ 1 - Hersteller, Monteure, Importeure und Verkaufsagenten dürfen in ihrer Werbung keine Merkmale oder Leistungen erwähnen, die mit denen im Genehmigungsprotokoll nicht übereinstimmen.

§ 2 - Es ist verboten, auf den Fahrzeugen Gewichte anzugeben, die mit denen im Genehmigungsprotokoll nicht übereinstimmen.

Art. 16 - Identifizierung der Fahrzeuge

§ 1 - [Fahrgestellnummer

Jedes Fahrgestell oder selbsttragende 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 [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] 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 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 vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten gebilligt.

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

Wenn der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter der Ansicht ist, dass die Fahrgestellnummer eines Anhängers oder eines Sattelanhängers zu Verwirrung führen kann, kann er 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 Kunststoffaufkleber, 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,
- 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 Genehmigungsprotokolls,
- 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 vom Minister des Verkehrswesens festgelegten Bedingungen durch einen Prägestempel einer vom Minister des Verkehrswesens für die Kraftfahrzeugüberwachung zugelassenen Einrichtung 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. Dieses Identifikationsschild wird von der Direktion für Agrartechnik des Ministeriums der Landwirtschaft angebracht. 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 Nr. des TGP,
- 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 Nr. des TGP,
- die Fahrgestellnummer.]]

[Art. 16 § 1 ersetzt durch Art. 7 des K.E vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 1 Abs. 1 abgeändert durch Art. 6 Nr. 1 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980); § 1 Abs. 4 abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 1 Abs. 6 ersetzt durch Art. 6 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2 ersetzt durch Art. 6 Nr. 2 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980); § 3 eingefügt durch Art. 6 Nr. 3 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980) und ersetzt durch Art. 9 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981)]

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 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.

§ 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. 17 ersetzt durch Art. 5 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

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 Minister des Verkehrswesens 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 einbegriffen, im Vergleich zum Heck des Fahrzeugs nicht mehr als einen Meter überstehen,
- nur der Beförderung von Fahrrädern und Rollstühlen dienen.]

[Art. 18 § 2 ersetzt durch Art. 8 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 4 eingefügt durch Art. 1 des K.E. vom 23. September 1991 (B.S. vom 1. Oktober 1991)]

Art. 19 - Ladung der für die Güterbeförderung gebauten Fahrzeuge

§ 1 - Die vom Minister des Verkehrswesens 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 Führerkabine 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.

[Art. 19 § 1 Abs. 2 eingefügt durch Art. 12 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 3 Abs. 1 Punkt 2 abgeändert durch Art. 1 des K.E. vom 29. März 1974 (B.S. vom 19. April 1974)]

Art. 20 - [Ladung der für die Personenbeförderung gebauten Fahrzeuge

§ 1 - [Die vom Minister des Verkehrswesens 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 vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, oder von seinem Beauftragten bestimmt werden.]

[Art. 20 ersetzt durch Art. 13 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 1 ersetzt durch Art. 9 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 1 Abs. 3 ersetzt durch Art. 5 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 1 Abs. 3 zweiter Satz gestrichen durch Art. 13 des K.E. vom 18. Dezember 2002 (B.S. vom 25. Dezember 2002); § 1 Abs. 4 eingefügt durch Art. 7 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); § 4 eingefügt durch Art. 5 Nr. 2 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

Art. 21 - Höchstzulässiges Gesamtgewicht von Zügen miteinander verbundener Fahrzeuge

§ 1 - [Unbeschadet der in den Artikeln 18, 32, 32bis 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 Minister des Verkehrswesens für die Kraftfahrzeugüberwachung zugelassenen Einrichtungen müssen das höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugs miteinander verbundener Fahrzeuge [und die höchstzulässige Anhängelast, wenn dieser Wert im Typgenehmigungsprotokoll 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. 21 § 1 ersetzt durch Art. 8 Buchstabe A des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); § 2 aufgehoben durch Art. 8 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985) und wieder aufgenommen durch Art. 5 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); § 3 eingefügt durch Art. 14 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 3 Abs. 1 abgeändert durch Art. 5 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); § 4 eingefügt durch Art. 14 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971)]

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 Minister des Verkehrswesens 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.]

[Art. 22 ersetzt durch Art. 11 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975)]

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 Die Kontrollen umfassen 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 Buchstabe B Punkt 1 vorgesehenen Kontrollen ermittelt.

2 Vor dem 1. Oktober 1981 typgenehmigte Fahrzeuge, die aus Hygiene- und/oder Sicherheitsgründen nicht mit einer Ladung vorgefahren werden dürfen, werden dem Bremstest in beladenem Zustand nicht unterzogen.

3 Die Messung der Bremswirkung eines Fahrzeugs, mit oder ohne Lastsimulation, erfolgt entweder durch eine direkte Messung oder durch Extrapolation der Bremskraft aufgrund des Drucks im Bremszylinder.

4 Direkte Messungen der Bremskraft werden durchgeführt:

a) entweder beim ersten Vorfahren des Fahrzeugs, wenn:

- das Leergewicht des Fahrzeugs mindestens 2/3 seines hzG beträgt,
- ein solcher Zustand durch Lastsimulation erreicht werden kann,
- es sich um ein Fahrzeug für die Personenbeförderung handelt.

b) oder bei einem zweiten Vorfahren des Fahrzeugs mit einer Teilladung, sodass das Gewicht des Fahrzeugs 2/3 seines hzG beträgt.

5. Das Bestimmen der Bremskraft durch Extrapolation ist:

a) erlaubt für Fahrzeuge, die mit einem Druckluftbremssystem vorgefahren werden, das mindestens den Bestimmungen der europäischen Richtlinie 71/320/EWG entspricht, wie abgeändert durch die Richtlinie 79/489/EWG, und deren Leergewicht nicht mehr als 2/3 des hzG beträgt,

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

6. Um während dieser Messungen an der Blockiergrenze einen Zylinderdruck von 2 bar zu erreichen, werden Fahrzeuge, bei denen ein solcher Zustand durch ein Lastsimulationssystem in der technischen Prüfstelle nicht erreicht werden kann, mit einer Teilladung vorgefahren, sodass das Gewicht des Fahrzeugs die Hälfte des hzG nicht übersteigt.

7. 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 Durchmesser 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.

8. 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 elektronischem 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. Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, oder sein Beauftragter 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,
3. den Identifikationsbericht oder das technische Datenblatt.]

[Art. 23 ersetzt durch Art. 6 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 2 ersetzt durch Art. 6 Nr. 1 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 6 Abs. 2 abgeändert durch Art. 6 Nr. 2 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

[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 Identifikationsangaben des Fahrzeugs, wobei die Fahrgestellnummer, die Zulassungsbescheinigung und die Übereinstimmungsbescheinigung oder die europäische Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs 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 Identifikationsschildes 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 Typgenehmigungsprotokolls 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 - Die technischen Kontrollen umfassen mindestens die Kontrolle der in Anlage 15 erwähnten Bestandteile.

Hierbei wird ebenfalls überprüft, ob das Fahrzeug gut unterhalten ist und ob es den Vorschriften entspricht, die auf das Fahrzeug anwendbar sind.

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

[Art. 23bis eingefügt durch Art. 7 des K.E vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

[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 gewerblichen Personenverkehr gleichgesetzten Gratisverkehr verwendet werden, Fahrzeuge, die für den Fahrunterricht benutzt werden, 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 3 500 kg müssen vor der Erstinbetriebnahme in Belgien oder vor dem Tag der Wiederinbetriebnahme in Belgien kontrolliert werden und danach alle sechs Monate.

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.

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

1. 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,

2. alle drei Monate, was folgende Fahrzeuge betrifft:

a) Fahrzeuge zur Beförderung von Stoffen und Gegenständen der Klassen 1, 2 und 5.2 der Anlage A zum Europäischen Übereinkommen vom 20. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), gebilligt durch das Gesetz vom 10. August 1960, abgeändert gemäß Artikel 14 des besagten Übereinkommens, sofern die in Randnummer 10.011 der Anlage B zum besagten Übereinkommen erwähnten Freistellungsgrenzen überschritten werden,

b) Fahrzeuge, für die gemäß Randnummer 10.282 der Anlage B zum Europäischen Übereinkommen vom 20. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), gebilligt durch das Gesetz vom 10. August 1960, abgeändert gemäß Artikel 14 des besagten Übereinkommens, eine Genehmigungsbescheinigung ausgestellt werden muss,

3. alle sechs Monate, was folgende Fahrzeuge betrifft:

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

[Jedoch müssen Linien- und Reisebusse, die nicht mit Verlangsamern ausgerüstet sind, alle drei Monate einem Bremsstest unterzogen werden.]

b) die in § 2 Nr. 2 des vorliegenden Artikels erwähnten Fahrzeuge, für die die bei der letzten regelmäßigen Kontrolle ausgestellte Prüfbescheinigung die in Art. 23decies § 1 vorgesehene Prüfbescheinigung war,

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. 23decies § 1 vorgesehene Prüfbescheinigung war.

§ 3 - Fahrzeuge, die gemäß § 1 Nr. 1 bis 7 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 23novies § 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 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. 23ter eingefügt durch Art. 8 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998, Err. vom 9. März 1999, Err. vom 26. März 1999); § 1 Nr. 3 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 21. Juni 2001 (B.S. vom 29. Juni 2001); § 2 einziger Absatz Nr. 3 Buchstabe a) abgeändert durch Art. 7 Nrn. 1 und 2 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

[Art. 23quater - § 1 - Die regelmäßigen Kontrollen müssen jeweils in der zweimonatigen Periode vor den in Artikel 23ter 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. 23quater eingefügt durch Art. 9 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 4 eingefügt durch Art. 8 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

[Art. 23quinquies - Die Artikel 23ter § 1 Nr. 4 bis 7 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. 23quinquies eingefügt durch Art. 10 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); Abs. 1 abgeändert durch Art. 9 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

[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 eines Personenkraftwagens, eines Kombiwagens, eines Kleinbusses, eines Leichenwagens oder eines Fahrzeugs 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 Kontrolle durchgeführt, wenn der zukünftige Inhaber beabsichtigt, das alte Zulassungskennzeichen des Fahrzeugs 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.

§ 2 - Gebrauchtfahrzeuge der Klassen M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3 und O4, wie definiert in Artikel 1 § 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 Versicherer, der die Expertise veranlasst hat, 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 der Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur mitzuteilen.

§ 4 - Bei der in § 1 Nr. 3 des vorliegenden Artikels erwähnten nicht regelmäßigen Kontrolle muss das Fahrzeug mit der für dieses Fahrzeug zuletzt ausgestellten Zulassungsbescheinigung und entweder dem entsprechenden Zulassungskennzeichen oder einem Handelsschild und der dazugehörigen Zulassungsbescheinigung vorgefahren werden.

§ 5 - Die nicht regelmäßige Kontrolle wird durch eine administrative Kontrolle ersetzt, wenn das Fahrzeug unter einem Händlerschild wieder in Betrieb genommen wird.]

[Art. 23sexies eingefügt durch Art. 11 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 1 einziger Absatz Nr. 2 Buchstabe d) abgeändert durch Art. 10 Nr. 1 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 1 einziger Absatz Nr. 3 abgeändert durch Art. 10 Nr. 2 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

[Art. 23septies - § 1 - Teilkontrollen sind obligatorisch:

1. nach jeder Aufforderung durch einen befugten Bediensteten,
2. für die in Artikel 23decies §§ 2, 3 und 4 erwähnten Fahrzeuge,
3. für die in Artikel 23ter § 1 Nr. 4, 6 und 7 erwähnten Fahrzeuge, für die gemäß Artikel 23novies § 2 ein neuer Identifikationsbericht erstellt wurde.

§ 2 - Die in § 1 Nr. 2 des vorliegenden Artikels erwähnte Kontrolle muss in der zweimonatigen Periode nach Ablauf der Gültigkeit der vorhergehenden vollständigen Kontrolle oder Teilkontrolle stattfinden; andernfalls wird eine vollständige Kontrolle durchgeführt.]

[Art. 23septies eingefügt durch Art. 12 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

[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. 23octies eingefügt durch Art. 13 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 1 einziger Absatz Nr. 3 abgeändert durch Art. 11 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

[Art. 23novies - § 1 - Die Kontrollen haben die Ausstellung eines Identifikationsberichts und/oder einer Prüfungsbescheinigung zur Folge, deren Muster vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, oder von seinem Beauftragten 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.

Sie enthält:

1. die Identifikationsangaben über die zugelassene Einrichtung, die die Kontrolle durchgeführt hat,
2. die Identifikationsangaben zum Fahrzeug,
3. für Kleinbusse und Taxis: die Anzahl Sitzplätze außer dem Fahrersitz,
4. die eventuellen technischen Mängel an Einzelteilen oder Einzelteilgruppen des Fahrzeugs,
5. die eventuellen Unzulänglichkeiten in Bezug auf die Verordnungsbestimmungen,
6. Angaben in Bezug auf Kontrollen, denen das Fahrzeug aufgrund anderer Verordnungsbestimmungen unterliegt,
7. bestimmte, von der Einrichtung für spätere Kontrollen als nützlich erachtete Informationen,
8. das Datum, an dem die Gültigkeit der Prüfbescheinigung abläuft,]

[9. den bei der vorhergehenden und der aktuellen vollständigen Kontrolle abgelesenen Kilometerstand für Fahrzeuge der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3.]

[Art. 23novies eingefügt durch Art. 14 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 3 einziger Absatz Nr. 9 eingefügt durch Art. 12 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

[Art. 23decies - § 1 - Die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung entspricht dem Zeitraum zwischen dem Zeitpunkt der Kontrolle und dem für die darauffolgende 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 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 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 vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, oder von seinem Beauftragten beschriebene 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.

§ 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.

§ 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 vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die technische Kontrolle gehört, oder von seinem Beauftragten 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 Nummernschildes 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.]

[Art. 23decies eingefügt durch Art. 15 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 6 abgeändert durch Art. 13 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

[Art. 23undecies - 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: [24,5 EUR],
- b) eines Autobusses oder Reisebusses: [43,5 EUR],
- c) eines Lieferwagens oder eines Wohnmobils mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg: [27,5 EUR],
- d) eines Lastkraftwagens, einer Zugmaschine oder eines Wohnmobils mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg: [43,5 EUR],
- e) eines Anhängers oder Sattelanhängers mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3.500 kg: [24,5 EUR],
- f) eines Anhängers oder Sattelanhängers mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg: [36,0 EUR],

2. Teilkontrolle eines Fahrzeugs:

- a) nach Aufforderung durch einen befugten Bediensteten: [9,0 EUR],
- b) infolge einer administrativen Kontrolle oder Nachkontrolle: [6,0 EUR],
- c) infolge einer technischen Nachkontrolle: [9,0 EUR],
- [d) Prüfung der Kupplungsvorrichtung für Fahrzeuge, die keine Anhänger ziehen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 750 kg übersteigt: 350 Franken (9,0 EUR).]

3. Kontrolle der Übereinstimmung eines Fahrzeugs mit den Angaben auf dem Typgenehmigungsprotokoll oder auf der europäischen Übereinstimmungsbescheinigung anlässlich der ersten regelmäßigen Kontrolle eines Fahrzeugs mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht:

a) bis 3 500 kg: [3,0 EUR],

b) über 3 500 kg: [9,0 EUR],

4. Zuschlag für eine verspätete vollständige Kontrolle eines Fahrzeugs: [5,0 EUR],

5. Wiegen eines Fahrzeugs: [11,5 EUR],

6. Abfassung, Gültigkeitserklärung und Ausstellung eines Zulassungsantrags: [3,0 EUR],

7. Abfassung und Ausstellung eines Auszugs aus dem Genehmigungsbericht: [6,0 EUR],

8. Kontrolle einer Vorrichtung gegen aufspritzendes Wasser: [4,5 EUR],

9. Übereinstimmungskontrolle:

a) Kontrolle zur Überprüfung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs und gegebenenfalls Ausstellung der als Übereinstimmungsbescheinigung geltenden Bescheinigung, ohne Messung der Bremsvorrichtungen: [60,0 EUR],

b) Kontrolle zur Überprüfung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs und gegebenenfalls Ausstellung der als Übereinstimmungsbescheinigung geltenden Bescheinigung, mit Messung der Bremsvorrichtungen: [80,0 EUR],

c) Validierung oder Ausgabe eines Identifikationsschildes: [6,0 EUR],

10. Abfassung und Ausstellung eines Berichts für Reisebusse im Hinblick auf die Erlangung der deutschen «Tempo-100»-Genehmigung: [20,0 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: [9,0 EUR],

12. Ausstellung eines Duplikats jedes Originaldokuments, das ausgestellt wurde: [9,0 EUR],

13. Kontrolle der Lichtdurchlässigkeit der Scheiben: [3,0 EUR],

14. «Umweltkontrolle» nach Anlage 15 Punkt 8.2:

a) Personenkraftwagen, Kombiwagen, Kleinbusse und Wohnmobile mit Selbstzündungsmotor: [9,0 EUR],

b) Nutzfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor: [11,0 EUR],

c) Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor: [3,0 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: [23,0 EUR],

2) Fahrzeuge, die nur mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein müssen, dessen Steuerung durch ein Tachographensignal gewährleistet wird: [23,0 EUR],

3) Fahrzeuge, die nur mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein müssen, dessen Steuerung durch ein anderes Signal als ein Tachographensignal gewährleistet wird: [11,5 EUR],

4) Fahrzeuge, die nur mit einem Tachographen ausgerüstet sind: [11,5 EUR],

b) Sichtkontrolle ohne Geschwindigkeitssimulator: [11,5 EUR],

16. Kontrolle anhand des dafür vorgesehenen Geräts:

a) [der Bremswirkung in beladenem Zustand:

- Fahrzeug mit höchstens zwei Achsen:

- Test mit Ladung: 12,00 EUR,

- Test mit Extrapolation ohne Anschluss oder Handhabung unter dem Fahrzeug: 7,00 EUR,

- Test mit Extrapolation mit Anschluss oder Handhabung unter dem Fahrzeug: 25,00 EUR,

- Fahrzeug mit drei Achsen oder mehr: Tarif für ein Fahrzeug mit höchstens zwei Achsen zuzüglich 5,00 EUR pro zusätzliche Achse.]

b) Aufhängung: [5,0 EUR],

c) Beleuchtung: [5,0 EUR],

17. Kontrolle der LPG-Anlage:

a) vollständige Kontrolle: [13,0 EUR],

b) Nachkontrolle: [9,0 EUR],

c) vereinfachte Kontrolle: [4,5 EUR],

18. Kontrolle der NGV-Anlage:

a) vollständige Kontrolle: [13,0 EUR],

b) Nachkontrolle: [9,0 EUR],

c) vereinfachte Kontrolle: [4,5 EUR],

19. ADR-Kontrolle:

a) vollständige Kontrolle: [34,5 EUR],

b) Nachkontrolle: [9,0 EUR],

c) Verlängerung der Gültigkeitsdauer oder Ausstellung des Genehmigungsdokuments: [9,0 EUR],

20. Kontrolle der Qualitätsnormen, die die für Gelegenheitsdienste im gewerblichen Personenverkehr benutzten Fahrzeuge erfüllen müssen:

a) Kontrolle pro Konfiguration: [24,5 EUR],

b) Zuschlag für eine Erstkontrolle: [24,5 EUR],

c) Zuschlag für verspätetes Vorfahren: [5,0 EUR],

21. [Kontrolle eines Fahrzeugs nach einem Unfall:

a) Kontrolle der Rad- und Fahrgestellgeometrie: 76,00 EUR,

b) Kontrolle der Radgeometrie: 38,00 EUR.]

22. Kontrolle nach Anlage 15 der Punkte 1.1.17 und 1.6: [19,0 EUR],
 23. Anbringen einer Vignette zur Verlängerung der Gültigkeit eines Händler- oder Probefahrtschildes: [2,5 EUR],
 24. Anbringen einer Kontrollvignette zur Bestätigung der Gültigkeit der Kontrolle: [4,0 EUR],
 [25. Kontrolle der in Artikel 43 § 5 des vorliegenden Erlasses erwähnten Einrichtung: 6,00 EUR.]

[Art. 23undecies eingefügt durch Art. 16 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998, Err. vom 9. März 1999) und abgeändert durch Art. 23 des K.E. vom 20. Juli 2000 (B.S. vom 30. August 2000); einziger Absatz Nr. 2 Buchstabe d) eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 21. Juni 2001 (B.S. vom 29. Juni 2001); einziger Absatz Nr. 16 Buchstabe a) ersetzt durch Art. 14 Nr. 1 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); einziger Absatz Nr. 21 ersetzt durch Art. 14 Nr. 2 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); einziger Absatz Nr. 25 eingefügt durch Art. 1 des K.E. vom 20. Dezember 2002 (B.S. vom 25. Dezember 2002)]

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 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 Prüfstation 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 Prüfstation durchzuführen.

§ 2 - Sofern das Fahrzeug mit dem Identifikationsbericht und der Prüfbescheinigung 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. 24 ersetzt durch Art. 17 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

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. 25 abgeändert durch Art. 18 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

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.]

[Art. 26 ersetzt durch Art. 19 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

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.

In die Längsträger dürfen von einer anderen Person als dem Hersteller keine Löcher gebohrt werden. 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 Anschlüssen versehen sein, die Fahrgestell und Karosserie gegen Beschädigungen bei Durchfederung schützen.

[Art. 27 Abs. 5 eingefügt durch Art. 17 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971)]

[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. 27bis eingefügt durch Art. 15 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

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.

§ 2 - Allgemeine Bestimmungen

1. Vorschriften in Bezug auf Montage und Farbe

[a) Lichter und Rückstrahler, mit Ausnahme der Fahrtrichtungsanzeiger]

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 des vorliegenden Artikels festgelegten Bestimmungen entsprechen.

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 Fahrzeuge montiert werden.

Eine Ausnahme kann für Lichter und Rückstrahler mit besonderer Zweckbestimmung, wie vorgesehen in § 2 Nr. 1 Buchstabe c) des vorliegenden Artikels, 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 Längsmittlebene des Fahrzeugs angebracht sein, außer bei Fahrzeugen mit einer asymmetrischen Außenkontur. Die Lichter jedes Lichterpaars 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.]

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 Rückfahrcheinwerfer noch für die Kennzeichenbeleuchtung [noch für die Nummernschilder selbst.]

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 Sattelanhängen 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.

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.

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 100-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 dürfen vorne oder auf dem Dach mit einem oder mehreren blauen Blinklichtern versehen sein.

Der Minister des Verkehrswesens 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 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 Minister des Verkehrswesens 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
Rückfahrcheinwerfer	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

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 Leuchfläche 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 Uns 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.

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 in Betrieb genommene Fahrzeuge der Klasse M1 mit europäischer Typgenehmigung beträgt die Anzahl der obligatorischen Bremslichter drei. Für Fahrzeuge einer anderen Klasse beträgt die Anzahl zwei; ein drittes Bremslicht ist jedoch erlaubt.]

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 Beleuchtungsvorrichtungen 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 [Nebenschlussleuchte

Nebenschlussleuchten müssen den im Königlichen Erlass vom 6. März 1975 über die Genehmigungsbedingungen für Nebenschlussleuchten von Motorfahrzeugen und ihren Anhängern vorgesehenen Vorschriften entsprechen.

Nebenschlussleuchten 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 Nebenschlussleuchten eingeschaltet sind.

Ist nur eine einzige Nebenschlussleuchte 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 Leuchtfläche der Nebenschlussleuchte muss sich mindestens 10 cm vom Rand der Leuchtfläche des Bremslichtes befinden.

Bei langsamen Fahrzeugen darf die Nebenschlussleuchte in einer Maximalhöhe von 190 cm angebracht sein.]

[Bei Zügen miteinander verbundener Fahrzeuge darf die Nebenschlussleuchte des geschleppten Fahrzeugs allein brennen, wenn die Nebenschlussleuchte des Zugfahrzeugs so montiert ist, dass der Stromkreis dieser Leuchte automatisch geöffnet wird, wenn die Nebenschlussleuchte 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.

[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 beim Minister des Verkehrswesens, [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur], Direktion B 1, Cantersteen/Kantersteen 12, 1000 Brüssel eingereicht werden. Dem Antrag sind die in Anhang III der Anlage 11 zu vorliegendem Erlass aufgenommenen Schriftstücke beizufügen.

3 Um die Genehmigungsbescheinigung 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 vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten 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 Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten bestimmten Beamten der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] 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 Belgien 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 vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten 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 Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter 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, Fahrzeuge zur Beförderung von Personenkraftwagen und die in Artikel 7 des Ministeriellen Erlasses vom 7. Mai 1999 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlicher Straße erwähnten Fahrzeuge sind von den in vorliegendem Paragraphen 4 vorgesehenen Bestimmungen befreit.]

[§ 5 - Retroreflektierende Markierungen:

1. Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3 und O4 dürfen mit retroreflektierenden Markierungen versehen sein, die den Vorschriften der Regelung Nr. 104 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung retroreflektierender Markierungen für schwere und lange Fahrzeuge und ihre Anhänger 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.

Regelung Nr. 104 ist als Anlage 18 zu vorliegendem Erlass aufgenommen.

Der Minister oder sein Beauftragter bestimmt das Labor beziehungsweise die Labors, die ermächtigt sind, die durch diese Regelung vorgesehenen Prüfungen durchzuführen.

Der Dienst Fahrzeuge der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit ist mit der Verwaltung und der Anwendung dieser Regelung und insbesondere - bei positiv verlaufenen Prüfungen - mit der Ausstellung der Genehmigung an die Hersteller, die diese beantragt haben, beauftragt.

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.]

[Art. 28 ersetzt durch Art. 14 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 1 einziger Absatz Nrn. 17 und 18 eingefügt durch Art. 16 Nr. 2 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 1 einziger Absatz frühere Nrn. 17 bis 22 unnummeriert zu Nrn. 19 bis 24 durch Art. 16 Nr. 1 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe a) Überschrift ersetzt durch Art. 9 Nr. 1 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe a) Punkt 3 Abs. 1 ergänzt durch Art. 8 Nr. 1 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe a) Punkt 6 ersetzt durch Art. 9 Nr. 2 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe a) Punkt 7 Abs. 2 ergänzt durch Art. 9 Nr. 3 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe a) Punkt 8 ersetzt durch Art. 9 Nr. 4 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe b) Punkt 4 Abs. 6 abgeändert durch Art. 5 Nr. 1 des K.E. vom 11. März 1977 (B.S. vom 29. April 1977); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe b) Punkt 4 Abs. 11 und 12 eingefügt durch Art. 9 Nr. 5 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe c) Punkt 4 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe c) Punkt 4 Abs. 1 abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998), durch Art. 16 Nr. 3 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003) und durch Art. 4 des K.E. vom 13. September 2004 (B.S. vom 16. September 2004); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe c) Punkt 5 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 9. Mai 1988 (B.S. vom 1. Juli 1988); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe c) Punkt 6 ersetzt durch Art. 9 Nr. 6 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe c) Punkt 7 ersetzt durch Art. 9 Nr. 7 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2 einziger Absatz Nr. 1 Buchstabe c) Punkt 9 eingefügt durch Art. 16 Nr. 4 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 2 einziger Absatz Nr. 2 Buchstabe a) Punkt 1 abgeändert durch Art. 9 Nr. 8 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 3 einziger Absatz Nr. 2 Punkt 1 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); § 3 einziger Absatz Nr. 2 Punkt 4 Abs. 2 ersetzt durch Art. 8 Nr. 2 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980); § 3 einziger Absatz Nr. 2 Punkt 6 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); § 3 einziger Absatz Nr. 2 Punkt 6 Abs. 3 eingefügt durch Art. 16 Nr. 5 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003, Err. vom 18. September 2003); § 3 einziger Absatz Nr. 2 Punkt 10 Abs. 2 abgeändert durch Art. 5 Nr. 3 des K.E. vom 11. März 1977 (B.S. vom 29. April 1995); § 3 einziger Absatz Nr. 2 Punkt 12 ersetzt durch Art. 9 Nr. 9 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 3 einziger Absatz Nr. 2 Punkt 12 Abs. 7 eingefügt durch Art. 5 Nr. 4 des K.E. vom 11. März 1977 (B.S. vom 29. April 1995); § 3 einziger Absatz Nr. 3 eingefügt durch Art. 2 des K.E. vom 23. September 1991 (B.S. vom 1. Oktober 1991); § 4 eingefügt durch Art. 11 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); § 4 einziger Absatz Punkt 1 abgeändert durch Art. 7 Buchstabe A des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); § 4 einziger Absatz Punkt 2 abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 4 einziger Absatz Punkt 9 Abs. 1 abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 4 einziger Absatz Punkt 12 eingefügt durch Art. 7 Buchstabe B des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); § 4 einziger Absatz Punkt 13 eingefügt durch Art. 7 Buchstabe B des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985) und ersetzt durch Art. 16 Nr. 6 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 5 eingefügt durch Art. 16 Nr. 7 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

Art. 29

[...]

[Art. 29 aufgehoben durch Art. 15 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975)]

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 3bis 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 3bis 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. 30 ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 22. Mai 1989 (B.S. vom 31. Mai 1989); § 1 Abs. 5 eingefügt durch Art. 2 des K.E. vom 21. Oktober 2002 (B.S. vom 30. Oktober 2002); § 2 Abs. 8 bis 11 eingefügt durch Art. 2 des K.E. vom 21. Oktober 2002 (B.S. vom 30. Oktober 2002); § 2 Abs. 10 abgeändert durch Art. 17 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

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) 15,50 m, 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 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

Der Minister des Verkehrswesens 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.

Der Minister des Verkehrswesens 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 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 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 In-Kraft-Tretens 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. 31 ersetzt durch Art. 16 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); Überschrift ersetzt durch Art. 13 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); § 1 Abs. 1 einleitender Satz abgeändert durch Art. 10 Nr. 1 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 1 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b) abgeändert durch Art. 18 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 1 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a) abgeändert durch Art. 2 des K.E. vom 9. April 1990 (B.S. vom 28. April 1990); § 1 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b) ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 23. September 1991 (B.S. vom 1. Oktober 1991); § 1 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe c) eingefügt durch Art. 1 des K.E. vom 10. Dezember 1976 (B.S. vom 1. Januar 1977); § 5 aufgehoben durch Artikel 10 Nr. 2 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976)]

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 ausgerüstete Fahrzeuge werden die oben genannten Gewichte um das Gewicht des Verlangsamers 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. 32 ersetzt durch Artikel 17 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); Überschrift ersetzt durch Artikel 4 Buchstabe a) des K.E. vom 22. Mai 1989 (B.S. vom 31. Mai 1989); § 1 einziger Absatz Nr. 4 aufgehoben durch Art. 11 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 1 einziger Absatz Nr. 7 eingefügt durch Art. 4 des K.E. vom 22. Mai 1989 (B.S. vom 31. Mai 1989); § 2 einziger Absatz Nr. 3 ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 28. September 1981 (B.S. vom 29. Oktober 1981); § 5 eingefügt durch Art. 9 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980)]

[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 vom Minister der Öffentlichen Arbeiten oder von seinem Beauftragten 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,

- 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,
- Sichthilfen für das Fahrzeugheck,
- Luftansaugleitungen,
- Längsanschläge für Wechselaufbauten,
- Trittstufen,
- Stoßfängergummis,
- Hebebühnen, Ladebrücken und vergleichbare Einrichtungen in betriebsbereitem Zustand mit einer Abmessung von höchstens 200 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.

$$M = 12\,000 + 4\,330 A$$

$$\text{für } A = 3 \text{ m oder } M = 25\,000 \text{ kg}$$

$$M = 17\,000 + 2\,700 A$$

$$\text{für } A > 3 \text{ m oder } M > 25\,000 \text{ kg}$$

[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.

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.

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 Verlangsamter 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 19 000 kg 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) (mm)	mechanische Federung (kg)	Luftfederung (kg)
E < 1 000	11000	11000
1 000 = E < 1 200	16000	17000
1 200 = E < 1 300	17000	18000
1 300 = E < 1 800	18000	20000
1 800 = E	20000	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 (E1, E2) (mm)	mechanische Federung (kg)	Luftfederung (kg)
E1, E2 < 1.140	21000	22000
1.140 = E1, E2 < 1.300	21000	24000
1.300 = E1, E2 < 1.800	24000	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 der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter 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,
 - 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:

- 19 000 kg für zweiachsige Einzelfahrzeuge,
- 26 000 kg für dreiachsige Einzelfahrzeuge,
- [- 28 000 kg für Gelenkfahrzeuge mit Faltenbalg].

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, 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.

3.1.3.4 15,50 m für Gelenkfahrzeuge (Zugmaschine und Sattelanhänger).

Wenn der Sattelanhänger den Bestimmungen von Punkt 3.1.3.3 entspricht, wird die maximale Länge auf 16,50 m erhöht.

3.1.3.5 18,75 m für Lastzüge (Lastkraftwagen und Anhänger), wenn der Zug folgende Bedingungen erfüllt:

a) Der parallel zur Längsachse des Lastzugs 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.]

3.2 Gewichte

Die höchstzulässigen Gesamtgewichte betragen:

3.2.1 für Motorfahrzeuge:

- mit 2 Achsen: 19 000 kg,
- mit 3 Achsen: 26 000 kg,
- mit 4 Achsen: 32 000 kg.

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 4.000 daN oder weniger betragen und wird anhand folgender Formel berechnet:

$$SA = G \cdot \left(1 - \frac{La}{Ls} \right) + z \cdot G \cdot \left(\frac{h}{Ls} - \frac{t}{Ls + Fa} \right) - \frac{D}{1000}$$

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 x 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 x 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 x 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:

- einem zweiachsigen Zugfahrzeug und einem einachsigen Sattelanhänger: 29 000 kg,
- einem zweiachsigen Zugfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger: 39 000 kg,
- einem zweiachsigen Zugfahrzeug und einem dreiachsigen Sattelanhänger

* mit mechanischer Federung: 43 000 kg,

* mit Luftfederung: 44 000 kg,

- einem dreiachsigen Zugfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger: 44 000 kg,

- einem dreiachsigen Zugfahrzeug und einem dreiachsigen Sattelanhänger: 44 000 kg.

3.2.4 für Lastzüge bestehend aus:

- einem zweiachsigen Motorfahrzeug und einem Anhänger mit Einzelachse: 29 000 kg,
 - einem zweiachsigen Motorfahrzeug und einem Anhänger mit Tandemachse oder Dreifachachse: 35 000 kg,
 - einem zweiachsigen Motorfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger: 39 000 kg,
 - einem zweiachsigen Motorfahrzeug und einem dreiachsigen Anhänger: 44 000 kg,
 - einem dreiachsigen Motorfahrzeug und einem Anhänger mit Einzelachse: 36 000 kg,
 - einem dreiachsigen Motorfahrzeug und einem Anhänger mit Tandemachse oder Dreifachachse
- * mit mechanischer Federung: 42 000 kg,
 * mit Luftfederung: 44 000 kg,
- einem dreiachsigen Motorfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger: 44 000 kg,
 - einem dreiachsigen Motorfahrzeug und einem dreiachsigen Anhänger: 44 000 kg.

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.

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 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.]

5.2 [Gewichte

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.]

6 In-Kraft-Treten

1. Die Bestimmungen der Artikel 7 § 3*bis* und 32*bis* des vorliegenden Erlasses dürfen auf Antrag eines Herstellers oder seines Vertreters für jeden ab In-Kraft-Treten des Erlasses eingereichten Genehmigungsantrag angewandt werden.

2. Ab dem 1. Juli 1985 dürfen die Bestimmungen der Artikel 7 § 3*bis* und 32*bis* 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 [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur], [Straßenverkehr - Technische Direktion], [Rue de la Loi/Wetstraat 155, 1040 Brüssel] ausgestellt worden ist.]

[Art. 32bis eingefügt durch Art. 15 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); Punkt 1.2 ersetzt durch Art. 20 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); Punkt 1.4.1.1 abgeändert durch Art. 20 Nr. 2 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998) und durch Art. 19 Nr. 1 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); Punkt 1.5.4 eingefügt durch Art. 8 Buchstabe A des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); Punkt 1.6.3 abgeändert durch Art. 4 Nr. 1 des K.E. vom 23. September 1991 (B.S. vom 1. Oktober 1991); Punkt 1.6.3.2: Tabelle ersetzt durch Art. 4 Nr. 2 des K.E. vom 23. September 1991 (B.S. vom 1. Oktober 1991); Punkt 1.6.4 ersetzt durch Art. 4 Nr. 3 des K.E. vom 23. September 1991 (B.S. vom 1. Oktober 1991); Punkt 2.1.1 abgeändert durch Art. 20 Nr. 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); Punkt 2.1.3 ersetzt durch Art. 19 Nr. 2 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); Punkt 2.2 abgeändert durch Art. 4 Nr. 4 des K.E. vom 23. September 1991 (B.S. vom 1. Oktober 1991); Punkt 2.3 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 21. Mai 1987 (B.S. vom 27. Mai 1987); Punkt 3.1 ersetzt durch Art. 20 Nr. 4 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); Punkt 3.2.2.1 abgeändert durch Art. 4 Nr. 6 des K.E. vom 23. September 1991 (B.S. vom 1. Oktober 1991); Punkt 3.4 eingefügt durch Art. 19 Nr. 3 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); Punkt 5.1 abgeändert durch Art. 8 Buchstabe B des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); Punkt 5.2 ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); Punkt 7 Nrn. 1 und 2 abgeändert durch Art. 8 Buchstabe C des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); Punkt 7 Nr. 3 ersetzt durch Art. 8 Buchstabe D des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); Punkt 7 Nr. 4 eingefügt durch Art. 8 Buchstabe E des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); Punkt 8 eingefügt durch Art. 8 Buchstabe F des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); Punkt 8.1 abgeändert durch Art. 5 des K.E. vom 22. Mai 1989 (B.S. vom 31. Mai 1989); Punkt 8.2 abgeändert durch Art. 23 Nrn. 1 bis 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

[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 33 ersetzt durch Art. 21 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971)]

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 Typgenehmigungsprotokoll (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 ($91 = 615 \text{ kg}$),
 - H: die Geschwindigkeitskategorie ($H = 210 \text{ km/h}$).

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 aufgezogen 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 aufgezogen werden, gemäß der Regelung Nr. 108 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Herstellung runderneuerten Luftreifen für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger und der Regelung Nr. 109 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Herstellung runderneuerten 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.

Der Minister oder sein Beauftragter bestimmt das Labor beziehungsweise die Labors, die ermächtigt sind, die durch diese Regelungen vorgesehenen Prüfungen durchzuführen. Der Dienst Fahrzeuge der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit 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 Zwillingstreifen 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 Zwillingstreifen:

- zwischen den Flanken von Zwillingstreifen (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 aufgezogen 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 nachprofilerte 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 Haupttrillen 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 Profiltrillen der Lauffläche nur noch 1,6 mm tief sind.]

[Art. 34 § 1 ersetzt durch Art. 20 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003, Err. vom 18. September 2003); § 2 ersetzt durch Art. 22 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 3 ersetzt durch Art. 20 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

Art. 35 - Schutzblech

§ 1 - Fahrzeuge müssen so gebaut oder ausgerüstet sein, dass jegliche durch das Drehen der Räder verursachte Spritzer nach hinten [und nach oben] auf ein annehmbares Maß reduziert werden.

§ 2 - [An den Hinterrädern der Fahrzeuge:

1. muss der hintere Teil des Schutzes mindestens so breit sein wie die Reifen,

2. darf der Abstand zwischen der Unterseite dieses Schutzes und der Straßendecke auf keinen Fall mehr als 2/5 des horizontal gemessenen Abstands zwischen dieser Unterseite und der durch die Mitte des hintersten Rades führenden vertikalen Ebene betragen.

Diese Bestimmung gilt weder für Personenkraftwagen und Kombiwagen noch für Lieferwagen mit einem hzG von weniger als 2.500 kg, die direkt von Kombiwagen abgeleitet sind und genau dieselbe Heckform haben.]

§ 3 - Hinterwagen und Langholzwagen zur Beförderung von Baumstämmen, [...] und langsame Fahrzeuge brauchen nicht ständig mit diesem Schutz versehen zu sein. Jedoch müssen diese Fahrzeuge notwendigenfalls so ausgerüstet sein, dass sie für die anderen Verkehrsteilnehmer einen Schutz bieten, der dem entspricht, der bei Einhaltung vorerwähnter Vorschriften erreicht wird.

[§ 4 - [1. Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen, Anhänger und Sattelanhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 7.500 kg müssen mit Vorrichtungen ausgerüstet sein zum Auffangen des Wassers, das durch die Reifen, die gemäß den Bestimmungen von Anlage 13 montiert und genehmigt sein müssen, aufspritzt. Diese Bestimmungen sind verbindlich für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommen werden.

2. Der Minister oder sein Beauftragter kann bestimmte Klassen von Fahrzeugen, bei denen das Anbringen dieser Vorrichtung mit ihrer Zweckbestimmung unvereinbar ist, von diesen Bestimmungen befreien. Die Liste der befreiten Fahrzeugklassen wird im Belgischen Staatsblatt veröffentlicht.]]

[Art. 35 § 1 abgeändert durch Art. 4 Buchstabe A des K.E. vom 9. April 1990 (B.S. vom 28. April 1990); § 2 ersetzt durch Art. 19 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 3 abgeändert durch Art. 4 Buchstabe B des K.E. vom 9. April 1990 (B.S. vom 28. April 1990); § 4 eingefügt durch Art. 1 des K.E. vom 19. Juni 1989 (B.S. vom 21. Juni 1989) und ersetzt durch Art. 1 des K.E. vom 19. November 1990 (B.S. vom 21. Dezember 1990)]

Art. 36 - [§ 1 - [1] Die Motorleistung darf nicht weniger betragen als:

$N = \text{hzG} \times p$,

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. 36 ersetzt durch Art. 1 des K.E. vom 20. Juli 1993 (B.S. vom 16. September 1993); § 1 Punkt 1 nummeriert durch Art. 21 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 1 Punkt 2 eingefügt durch Art. 21 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

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. Die freie Höhe unter dem Kraftstoffbehälter und den Kraftstoffleitungen darf bei einem unbeladenen Fahrzeug nicht weniger als 30 cm betragen, es sei denn, Teile des Fahrgestells oder der Karosserie liegen tiefer und bilden einen ausreichenden Schutz für die Behälter und die Leitungen.

3. 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. Gleichermäßen 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 Uns 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. 37 ersetzt durch Art. 20 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 4 ersetzt durch Art. 10 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980) und abgeändert durch Art. 21 des K.E. vom 15. Dezember 1988 (B.S. vom 24. Dezember 1988); § 5 einziger Absatz Nr. 3 ersetzt durch Art. 6 des K.E. vom 11. März 1977 (B.S. vom 29. April 1977)]

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. 38 ersetzt durch Art. 24 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971)]

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.]

Die Anlage darf nicht an der rechten Seite des Fahrzeugs ausmünden.

[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 Ableseskala des Trübungsmessers muss annähernd einem Absorptionskoeffizienten pro Meter von 0,740 entsprechen.

Der nutzbare Bereich der Ableseskala 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 Ableseskala 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 Der Minister des Verkehrswesens 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, bei der Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Dienst Straßenverkehr, Technische Direktion, Rue de la Loi/Wetstraat 155 in 1040 Brüssel 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, bei der Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Dienst Straßenverkehr, Technische Direktion, Rue de la Loi/Wetstraat 155 in 1040 Brüssel 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 Der Minister oder sein Beauftragter bestimmt das Labor beziehungsweise die Labors, die ermächtigt sind, die durch diese Richtlinien vorgesehenen Prüfungen durchzuführen. Der Dienst Fahrzeuge der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit 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. 39 § 1 Abs. 1 ersetzt durch Art. 21 Nr. 1 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 1 Abs. 3 ersetzt durch Art. 25 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 1 Abs. 5 und 6 eingefügt durch Art. 25 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 2 Punkt 4 ersetzt durch Art. 21 Nr. 2 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 3 eingefügt durch Art. 21 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975) und ersetzt durch Art. 1 des K.E. vom 17. Februar 1995 (B.S. vom 24. Februar 1995); § 3 Punkte 3 bis 5 eingefügt durch Art. 22 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

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 Geräuschemessung 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 Mikrofon 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 Mikrofon darf sich kein schalldämpfender Stoff (hohes Gras, Schnee usw.) befinden.

3. Der Pegel des Umgebungsgerauschs, 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 Mikrofon 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

[1. Die nach den in den Artikeln 3 und 3bis 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 3bis § 3 geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der entweder vom Belgischen 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] ausgestellt worden ist.]]

[4

1. Die nach den in den Artikeln 3 und 3bis 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 3bis § 3 geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der entweder vom Belgischen 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] 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 In-Kraft-Treten 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 TUV-Kennzeichnung bis zum 1. Januar 1990 als der EWG-Kennzeichnung gleichwertig anerkannt.]

[5

1. Die nach den in den Artikeln 3 und 3bis 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 3bis § 3 geforderte Beweis besteht aus einem Prüfbericht, der entweder vom Belgischen 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] 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. 40 ersetzt durch Art. 6 des K.E. vom 9. August 1971 (B.S. vom 2. September 1971); Punkt 1 ersetzt durch Art. 22 Nrn. 1 und 2 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); Punkt 3 ersetzt durch Art. 3 Buchstabe A des K.E. vom 9. Mai 1988 (B.S. vom 1. Juli 1988); Punkt 3 Nr. 2 abgeändert durch Art. 23 Nrn. 1 bis 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); Punkt 4 eingefügt durch Art. 3 Buchstabe B des K.E. vom 9. Mai 1988 (B.S. vom 1. Juli 1988); Punkt 4 Nr. 2 abgeändert durch Art. 23 Nrn. 1 bis 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); Punkt 5 eingefügt durch Art. 3 Buchstabe B des K.E. vom 9. Mai 1988 (B.S. vom 1. Juli 1988); Punkt 5 Nr. 2 abgeändert durch Art. 23 Nrn. 1 bis 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

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 wohlgeformt 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 Uns bestimmt.]

[Art. 42 Abs. 3 eingefügt durch Art. 27 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); Abs. 6 eingefügt durch Art. 23 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975)]

Art. 43 - [Armaturenbrett - akustische Warnvorrichtung [- Einrichtung für indirekte Sicht]

§ 1 - Armaturenbrett

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 (1 609 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 Uns 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 100-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 dürfen mit einer besonderen akustischen Warnvorrichtung ausgestattet sein. Der Minister des Verkehrswesens 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 von der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur], [Straßenverkehr - Technische Direktion], [Rue de la Loi/Wetstraat 155, 1040 Brüssel] ausgestellt 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

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 Betrieb genommen werden, müssen mit einer Einrichtung für indirekte Sicht ausgerüstet sein, die vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört, oder von seinem Beauftragten 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.

Andere als die in Absatz 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.]

[§ 5 - Vor dem 1. Januar 2003 in Betrieb genommene Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 müssen ab dem Tag der ersten technischen Kontrolle, die gemäß Artikel 23novies des vorliegenden Erlasses im Jahr 2003 und auf jeden Fall vor dem 1. Januar 2004 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.

Die unter Buchstabe B von Kapitel II der Anlage 16 erwähnten Einrichtungen für indirekte Sicht vom Typ «Kamera-Monitor-System» liefern ein permanentes Bild im sichtbaren Spektrum, wobei die Wiedergabe des Bildes ohne Interpretation erfolgt und es möglich ist, den Kontrast und die Helligkeit automatisch oder manuell zu regeln.

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.

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.

Die Übereinstimmung der Einrichtungen für indirekte Sicht mit den Bestimmungen von Absatz 1 wird anlässlich der in Absatz 1 erwähnten Kontrolle 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.

§ 6 - In Abweichung von den Bestimmungen von § 4 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 Inbetriebnahme mit einer Einrichtung für indirekte Sicht ausgerüstet sind, die den Bestimmungen von § 5 entspricht und deren Übereinstimmung mit diesen Bestimmungen nach den in § 5 bestimmten Modalitäten überprüft worden ist.

§ 7 - Jedoch führt die technische Kontrolle der in den Paragraphen 5 und 6 erwähnten Fahrzeuge nicht zu der Verpflichtung, innerhalb von 15 Tagen nach Feststellung einer Nichtübereinstimmung mit den vorstehenden Bestimmungen erneut vorzufahren, unter der Bedingung, dass:

- in den in § 5 erwähnten Fällen und vor dem 31. März 2003 an Bord des Fahrzeugs ein Bestellschein vorhanden ist, aus dem hervorgeht, dass für das betreffende Fahrzeug eine passende Einrichtung bestellt worden ist,
- in den in § 6 erwähnten Fällen an Bord des Fahrzeugs eine Erklärung des Verkäufers vorhanden ist, mit der bestätigt wird, dass eine passende Einrichtung zusammen mit dem Fahrzeug bestellt worden ist und nach Aufforderung durch den Verkäufer innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme am Fahrzeug montiert werden wird.]

[Art. 43 ersetzt durch Art. 24 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); Überschrift abgeändert durch Art. 1 des K.E. vom 25. September 2002 (B.S. vom 11. Oktober 2002); § 1 Abs. 2 ersetzt durch Art. 4 Buchstabe A des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); § 2 einziger Absatz Nr. 2 abgeändert durch Art. 13 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 2 einziger Absatz Nr. 3 ersetzt durch Art. 4 Buchstabe B des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995) und abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998), durch Art. 23 Nrn. 1 und 2 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003) und durch Art. 4 des K.E. vom 13. September 2004 (B.S. vom 16. September 2004); § 3 ersetzt durch Art. 16 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); § 3 einziger Absatz Nr. 3 aufgehoben durch Art. 9 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985) und wieder aufgenommen durch Art. 2 des K.E. vom 19. Juni 1989 (B.S. vom 21. Juni 1989); § 3 einziger Absatz Nr. 3 Buchstabe b) abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 bis 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 4 eingefügt durch Art. 2 des K.E. vom 25. September 2002 (B.S. vom 11. Oktober 2002); §§ 5 bis 7 eingefügt durch Art. 2 des K.E. vom 20. Dezember 2002 (B.S. vom 25. Dezember 2002)]

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. 44 ersetzt durch Art. 25 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 2 Abs. 3 ersetzt durch Art. 5 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995)]

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 abstuftbar 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 abstuftbar 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. 45 ersetzt durch Art. 26 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 2 abgeändert durch Art. 6 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); § 3 eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 21. Mai 1987 (B.S. vom 27. Mai 1987); §§ 4 bis 7 eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 19. Juni 1989 (B.S. vom 21. Juni 1989); §§ 8 und 9 eingefügt durch Art. 24 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003)]

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.]

2. Die unter Nr. 1 vorgeschriebenen Werte müssen bei den Bremstests anlässlich der von den zu diesem Zweck zugelassenen Einrichtungen durchgeführten Kraftfahrzeuginspektion erreicht werden, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, deren Eigengewicht mehr als 80% ihres höchstzulässigen Gesamtgewichts beträgt.

3. [Die unter Nr. 1 vorgeschriebenen Werte müssen bei den Bremstests anlässlich der von den zu diesem Zweck zugelassenen Einrichtungen durchgeführten Kraftfahrzeuginspektion jeweils 5,5 m/sec², 6,5 m/sec², 5 m/sec², 3,3 m/sec² und 2,7 m/sec² betragen, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, deren Eigengewicht nicht mehr als 80% ihres höchstzulässigen Gesamtgewichts beträgt.]

4. 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. Die mittlere Vollverzögerung von 1,5 m/sec² muss bei den Bremstests anlässlich der von den zu diesem Zweck zugelassenen Einrichtungen durchgeführten Kraftfahrzeuginspektion erreicht werden, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, deren Eigengewicht mehr als 80% ihres höchstzulässigen Gesamtgewichts beträgt.

3. Die mittlere Vollverzögerung von 1,5 m/sec² muss bei den Bremstests anlässlich der von den zu diesem Zweck zugelassenen Einrichtungen durchgeführten Kraftfahrzeuginspektion bei 1,7 m/sec² liegen, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, deren Eigengewicht nicht mehr als 80% ihres höchstzulässigen Gesamtgewichts beträgt.

4. Anlässlich anderer Kontrollen, insbesondere der gelegentlichen Kontrollen auf der Straße, muss eine Bremsverzögerung von mindestens 1,4 m/sec² erzielt werden.

5. 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 in den Nummern 1, 2, 3 und 4 erwähnten mittleren Vollverzögerungen betragen unter Nr. 1 1,3 m/sec², unter Nr. 2 1,3 m/sec², unter Nr. 3 1,3 und 1,5 m/sec² und unter Nr. 4 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. 46 ersetzt durch Art. 27 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 1 einziger Absatz Nrn. 1 und 3 ersetzt durch Art. 7 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995)]

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 3bis 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.]

[Art. 47 ersetzt durch Art. 29 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 1 Abs. 1 Punkt 1 ersetzt durch Art. 8 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); § 2 Abs. 4 eingefügt durch Art. 28 Nr. 2 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975) und abgeändert durch Art. 10 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); § 3 einleitender Satz abgeändert durch Art. 4 Buchstabe A des K.E. vom 9. Mai 1988 (B.S. vom 1. Juli 1988) und durch Art. 8 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); § 5 eingefügt durch Art. 28 Nr. 3 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975) und ersetzt durch Art. 4 Buchstabe B des K.E. vom 9. Mai 1988 (B.S. vom 1. Juli 1988); § 5 einziger Absatz einleitender Satz und Punkt 1 ersetzt durch Art. 8 Buchstabe C des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); §§ 6 bis 8 eingefügt durch Art. 4 des K.E. vom 19. Juni 1989 (B.S. vom 21. Juni 1989)]

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. Die in Nr. 1 vorgeschriebenen Werte müssen bei den Bremstests anlässlich der von den zu diesem Zweck zugelassenen Einrichtungen durchgeführten Kraftfahrzeuginspektion erreicht werden, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, deren Eigengewicht mehr als 80% ihres höchstzulässigen Gesamtgewichts beträgt.

3. Die in Nr. 1 vorgeschriebenen Werte werden bei den Bremstests anlässlich der von den zu diesem Zweck zugelassenen Einrichtungen durchgeführten Kraftfahrzeuginspektion auf 50 % beziehungsweise 30% des von den Rädern unter statischen Bedingungen getragenen Höchstgewichts erhöht, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, deren Eigengewicht nicht mehr als 80% ihres höchstzulässigen Gesamtgewichts beträgt.

4. Anlässlich anderer Kontrollen, insbesondere der gelegentlichen Kontrollen auf der Straße, ist eine Abweichung von 10% von den in § 1 Nr. 1 vorgeschriebenen Werten zulässig.

5. 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. Der Wert von 15% muss bei den Bremstests anlässlich der von den zu diesem Zweck zugelassenen Einrichtungen durchgeführten Kraftfahrzeuginspektion erreicht werden, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, deren Eigengewicht mehr als 80% ihres höchstzulässigen Gesamtgewichts beträgt.

3. Der Wert von 15% wird bei den Bremstests anlässlich der von den zu diesem Zweck zugelassenen Einrichtungen durchgeführten Kraftfahrzeuginspektion auf 17% erhöht, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, deren Eigengewicht nicht mehr als 80% ihres höchstzulässigen Gesamtgewichts beträgt.

4. 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.

5. 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 in den Nummern 1, 2 und 3 erwähnten, im Verhältnis zum Höchstgewicht ausgedrückten Werte der Summe der am Umfang der gebremsten Räder ausgeübten Kräfte werden in Nr. 1 auf 13%, in Nr. 2 auf 13% und in Nr. 3 auf 13 und 15% herabgesetzt.

§ 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. 48 ersetzt durch Art. 29 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975)]

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. 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. 50 § 1 Abs. 2 zweiter Satz gestrichen durch Art. 31 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 2 ersetzt durch Art. 30 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975)]

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 imstande 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. 51 ersetzt durch Art. 31 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 3 ersetzt durch Art. 9 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995)]

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 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. 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 Anhängerbremseanlage 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. 52 ersetzt durch Art. 32 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975)]

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: $0,3 \text{ kg}/\text{cm}^2$),

0,04 und 0,08 bei Zweikreis-Unterdruckbremssystemen (Nenndruck: $0,3 \text{ kg}/\text{cm}^2$).

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/cm² ausgedrückte Druckschwankung in den Behältern in Bereichen zwischen folgenden Grenzwerten liegt:

1. 0,38 und 0,55 bei Einkreis-Druckluftbremssystemen (Nenndruck: 4,5 kg/cm²),

2. 0,60 und 1,20 bei Zweikreis-Druckluftbremssystemen (Nenndruck: 6 kg/cm²),

3. 0,03 und 0,05 bei Einkreis-Unterdruckbremssystemen (Nenndruck: 0,3 kg/cm²),

4. 0,04 und 0,08 bei Zweikreis-Unterdruckbremssystemen (Nenndruck: 0,3 kg/cm²).

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. 53 ersetzt durch Art. 33 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975)]

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 vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten 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 Sicherheitsvorrichtung 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 Sicherheitsvorrichtung 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 vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten 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 bei der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] schriftlich eingereicht werden.

2. Dem Antrag müssen eine Bescheinigung des Herstellers und alle vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten 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 vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten festgelegten Sicherheits- und Stabilitätskriterien erteilt.

4. Die Genehmigung wird vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten schriftlich notifiziert. Diese Genehmigung macht den Minister des Verkehrswesens oder seinen Beauftragten nicht haftbar und verringert keineswegs die Verantwortung des Antragstellers.

5. Der Antragsteller trägt die Genehmigungskosten, für die vom Minister des Verkehrswesens 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. 54 ersetzt durch Art. 34 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 6 einziger Absatz Nr. 1 abgeändert durch Art. 23 Nr. 1 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); § 9 einziger Absatz Nr. 1 abgeändert durch Art. 14 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976); § 9 einziger Absatz Nr. 2 abgeändert durch Art. 14 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976)]

[Art. 54bis - [...]]

[Art. 54bis eingefügt durch Art. 35 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971) und aufgehoben durch Art. 34 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975)]

Art. 55 - [Stoßstange und Seitenschutz]

§ 1 - Stoßstange]

Die Höhe unter der gesamten Breite der Hinterseite des Fahrgestells oder der Hauptteile der Karosserie darf bei einem Abstand von mehr als einem Meter zwischen der Mitte der hintersten Achse und dem Heck des Fahrzeugs nicht mehr als 70 cm betragen.

Ist diese Vorschrift nicht erfüllt, muss das Fahrzeug mit einer Stoßstange versehen werden, die solide mit den Längsträgern oder gleichwertigen Bauteilen verbunden ist, so dass die Höhe unter dem Heck des unbeladenen Fahrzeugs nicht mehr als 70 cm beträgt.

Die Enden der Stoßstange dürfen nicht nach hinten umgebogen sein.

Die Stoßstange darf an der Stelle, wo sie angebracht ist, nicht breiter sein als die Breite des Fahrzeugs und an beiden Seiten auch nicht mehr als 10 cm schmaler sein als diese Breite des Fahrzeugs an derselben Stelle.

Die Stoßstange muss so nah wie möglich am Heck des Fahrzeugs angebracht sein und darf nicht mehr als 60 cm vom hintersten Punkt des Fahrzeugs entfernt liegen. [Die Teile des Fahrzeugs und die ständigen Vorrichtungen, die sich mehr als 200 cm über dem Boden befinden, werden für die Bestimmung des hintersten Punktes des Fahrzeugs nicht berücksichtigt.]

Die Stoßstange muss eine Biegefestigkeit haben, die mindestens der eines Stahlträgers entspricht, dessen Querschnitt eine Biegefestigkeit von 20 cm² hat.

[In Abweichung von den vorhergehenden Bestimmungen brauchen folgende Fahrzeugarten am Heck nicht mit einer Stoßstange versehen zu sein:

- Sattelzugmaschinen,
- Langholzanhänger und ähnliche Anhänger zur Beförderung von Rundholz oder anderen langen Gegenständen,
- Fahrzeuge, bei denen das Vorhandensein einer Stoßstange mit ihrem Verwendungszweck unvereinbar ist.]

§ 2 - 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.]

§ 3 - 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.]

§ 4 - Die Vorschriften von § 3 sind verbindlich für alle ab dem 1. Januar 1994 in Betrieb genommenen Fahrzeuge.]

[Art. 55 Überschrift ersetzt durch Art. 36 Nr. 1 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 1 Abs. 5 ergänzt durch Art. 36 Nr. 2 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 1 Abs. 7 eingefügt durch Art. 11 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980); § 2 eingefügt durch Art. 36 Nr. 3 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); §§ 3 und 4 eingefügt durch Art. 5 des K.E. vom 19. Juni 1989 (B.S. vom 21. Juni 1989)]

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 Uns festgelegt.]

[Art. 56 ersetzt durch Art. 35 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 1 abgeändert durch Art. 15 des K.E. vom 11. August 1976 (B.S. vom 24. August 1976)]

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 Uns 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 Haushaltsgeräte 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 Typgenehmigung 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 3bis 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 3bis § 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 von der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur], [Straßenverkehr - Technische Direktion], [Rue de la Loi/Wetstraat 155, 1040 Brüssel] 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. 57 ersetzt durch Art. 36 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 4 Abs. 1 ersetzt durch Art. 17 Nr. 1 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); § 7 einziger Absatz Nrn. 3 und 4 eingefügt durch Art. 17 Nr. 2 des K.E. vom 16. November 1984 (B.S. vom 15. Januar 1985); § 7 einziger Absatz Nr. 5 eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 21. Oktober 2002 (B.S. vom 30. Oktober 2002) und abgeändert durch Art. 25 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 10 eingefügt durch Art. 5 des K.E. vom 9. Mai 1988 (B.S. vom 1. Juli 1988); § 10 einziger Absatz Nr. 2 abgeändert durch Art. 23 Nrn. 1 bis 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

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 Personkraftwagen,
- 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 vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten 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 bei der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur], [Straßenverkehr - Technische Direktion], [Rue de la Loi/Wetstraat 155, 1040 Brüssel] 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 zugeteilten 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 Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter ist 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. 58 ersetzt durch Art. 7 des K.E. vom 10. Dezember 1980 (B.S. vom 4. Februar 1981); Punkt 1.2 abgeändert durch Art. 11 Nr. 2 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981); Punkt 2 ersetzt durch Art. 11 Nr. 3 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981); Punkt 2.2 abgeändert durch Art. 26 des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); Punkt 4 ersetzt durch Art. 11 Nr. 4 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981); Punkt 4.3 ersetzt durch Art. 11 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); Punkt 5.1 abgeändert durch Art. 23 Nrn. 1 bis 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998); Punkt 5.3 ersetzt durch Art. 11 Nr. 5 des K.E. vom 3. August 1981 (B.S. vom 27. August 1981)]

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 *3bis* 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 *3bis* § 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] ausgestellt wird.

1.2.2 Vorschriften der ECE-Regelung Nr. 11

1.2.2.1 Die nach den in Artikel *3ter* 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 *3ter* § 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] 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 5 000 kg 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 Tüرنähe 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 Kunststoffe 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 vom Minister des Verkehrs wesens oder von seinem Beauftragten 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. 59 ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 21. Mai 1987 (B.S. vom 27. Mai 1987); Punkte 1.2.1.2 und 1.2.2.2 abgeändert durch Art. 23 Nrn. 1 bis 3 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

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 1 650 mm 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 Notausstiegfenster

3.1 Abmessungen

3.1.1 Jedes Notausstiegfenster 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 Notausstiegfensters darf nicht mehr als 1 000 mm und nicht weniger als 500 mm betragen.

Diese Höhe kann verringert werden, wenn die Öffnung des Notausstiegfensters 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 Notausstiegfensters über dem Schutz nicht kleiner sein als die vorgeschriebene Öffnung.

3.2 Sonstige Anforderungen

3.2.1 Notausstiegfenster 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 Notausstiegfenster angebracht ist, und müssen die Scheiben leicht zu zerschlagen sein. Zu diesem Zweck dürfen für die Notausstiegfenster weder Verbundglas noch Kunststoffe verwendet werden.

3.2.2 Ein Notausstiegfenster darf nicht nach innen öffnen.

3.2.3 Notausstiege, die aus auswerfbaren Scheiben bestehen, müssen vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten genehmigt werden.

3.2.4 Notausstiegfenster, 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 Notausstiegfenster 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 Notausstiegfenster 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 Notausstiegfenster 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 Notausstiegfenster 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 vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten 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. 60 ersetzt durch Art. 5 des K.E. vom 21. Mai 1987 (B.S. vom 27. Mai 1987)]

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. 61 ersetzt durch Art. 6 des K.E. vom 21. Mai 1987 (B.S. vom 27. Mai 1987)]

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. 62 ersetzt durch Art. 7 des K.E. vom 21. Mai 1987 (B.S. vom 27. Mai 1987)]

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 5 000 kg.

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. 63 ersetzt durch Art. 8 des K.E. vom 21. Mai 1987 (B.S. vom 27. Mai 1987)]

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. 64 ersetzt durch Art. 9 des K.E. vom 21. Mai 1987 (B.S. vom 27. Mai 1987)]

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. 65 § 1 ersetzt durch Art. 45 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 1 Abs. 2 aufgehoben durch Art. 13 des K.E. vom 21. Dezember 1979 (B.S. vom 26. Januar 1980)]

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. 66 ersetzt durch Art. 46 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971)]

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. 67 ersetzt durch Art. 47 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 4 ersetzt durch Art. 12 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985)]

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. 68bis eingefügt durch Art. 10 des K.E. vom 21. Mai 1987 (B.S. vom 27. Mai 1987)]

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 mit den vom Belgischen Normeninstitut veröffentlichten Normen NBN-EN3 und den Vorschriften des vorliegenden Artikels übereinstimmt. Die Übereinstimmung mit den Normen NBN-EN3 und den Vorschriften des vorliegenden Artikels wird durch das am Gerät angebrachte Kennzeichen BENOR V garantiert.

b) In jedem vor dem 1. Februar 2002 in Betrieb genommenen Kraftfahrzeug muss sich entweder ein Feuerlöscher befinden, der mit den vom Belgischen Normeninstitut veröffentlichten Normen NBN S 21-011/017 übereinstimmt, oder ein Feuerlöscher, der mit den vom Belgischen Normeninstitut veröffentlichten Normen NBN-EN3 und den Vorschriften des vorliegenden Artikels übereinstimmt. Die Übereinstimmung mit den vorerwähnten Normen und mit den Vorschriften des vorliegenden Artikels wird durch das am Gerät angebrachte Kennzeichen BENOR V garantiert.

Ab Verlassen der Fabrik sind Feuerlöscher während des laufenden Jahres und der fünf darauffolgenden Jahre gültig.

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 Kunststoffdrahts 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 Träger des BENOR V-Kennzeichens 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 Träger des BENOR V-Kennzeichens 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 Uns 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. 70 ersetzt durch Art. 38 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 1 einziger Absatz Nrn. 1 und 2 ersetzt durch Art. 27 Buchstabe a) des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 1 einziger Absatz Nr. 4 ersetzt durch Art. 12 des K.E. vom 9. März 2003 (B.S. vom 7. April 2003); § 1 einziger Absatz Nr. 7 abgeändert durch Art. 27 Buchstabe b) des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 1 einziger Absatz Nr. 9 abgeändert durch Art. 27 Buchstabe c) des K.E. vom 17. März 2003 (B.S. vom 3. April 2003); § 1 einziger Absatz Nr. 12 eingefügt durch Art. 8 Nr. 3 des K.E. vom 11. März 1977 (B.S. vom 29. April 1977); § 2 einziger Absatz Nr. 3 abgeändert durch Art. 2 des K.E. vom 10. Dezember 1976 (B.S. vom 1. Januar 1977)]

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 Jodformmull 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 Heißsiegpapier 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 In-Kraft-Tretens 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 In-Kraft-Tretens 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. 71 § 2 einleitender Satz abgeändert durch Art. 48 Nr. 1 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971); § 3 einziger Absatz Punkt 3 ersetzt durch Art. 39 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975); § 4 eingefügt durch Art. 48 Nr. 2 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971)]

Art. 72 - Farbe

Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter kann die Verwendung bestimmter Farben oder Farbkombinationen für die Außenfarbe der Fahrzeuge verbieten.

Die Außenfarbe der für den gewerblichen Personenverkehr benutzten Fahrzeuge kann vorgeschrieben werden.

Art. 73

[...]

*[Art. 73 aufgehoben durch Art. 49 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971)]***Art. 74**

[...]

*[Art. 74 aufgehoben durch Art. 2 des K.E. vom 21. Februar 1991 (B.S. vom 20. März 1991)]***Art. 75 - Werbung**

Auf den Außenscheiben der Kraftfahrzeuge, die für den gewerblichen Personenverkehr oder für den gewerblichem 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. 75 Abs. 1 abgeändert durch Art. 51 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971)]***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 Klasse M3 mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 10 000 kg müssen mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein, der auf eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h eingestellt ist.

1.2 Fahrzeuge der Klasse N3 müssen mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein, der so eingestellt ist, dass die Höchstgeschwindigkeit 90 km/h nicht überschreiten kann. Unter Berücksichtigung der beim aktuellen Stand der Technik bestehenden zulässigen technischen Toleranz zwischen dem eingestellten Wert und der Ist-Geschwindigkeit muss diese Vorrichtung auf eine Geschwindigkeit von 85 km/h eingestellt sein.

2 Zu diesem Zweck müssen die Fahrzeuge:

- entweder mit einem Typpenehmigungsbogen 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 vorerwähnter 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 vorerwähnter 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.

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.

5 Zulassung der Installateure von Geschwindigkeitsbegrenzern

5.1 Der Einbau eines nach vorerwähnter Richtlinie 92/24/EWG als technische Einheit genehmigten Geschwindigkeitsbegrenzers in ein Fahrzeug sowie das Einstellen der Höchstgeschwindigkeit eines Fahrzeugs müssen von einem zugelassenen Installateur vorgenommen werden.

5.2 Um als Installateur zugelassen zu werden, muss der Antragsteller folgende Bedingungen erfüllen:

- als Installateur von Tachographen anerkannt sein, wie vorgesehen in Artikel 6 des Königlichen Erlasses vom 13. Juli 1984 zur Ausführung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates der Europäischen Gemeinschaften 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 der Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Dienst Straßenverkehr, Technische Direktion, Rue de la Loi/Wetstraat 155 in 1040 Brüssel übermittelt.

Das Muster der Schulungsbescheinigung wird vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten festgelegt. Diese Bescheinigung ist drei Jahre gültig.

Das Programm der besagten Schulung muss dem Minister des Verkehrswesens oder seinem Beauftragten 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.

5.3 Der Antrag auf Zulassung als Installateur muss bei der Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur, Dienst Straßenverkehr, Technische Direktion, Rue de la Loi/Wetstraat 155 in 1040 Brüssel eingereicht werden.

5.4 Wenn der Antragsteller die in Punkt 5.2 erwähnten Bedingungen erfüllt, wird die Zulassung vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten 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 Betroffenen per Einschreibebrief notifiziert.

Der Betroffene kann binnen dreißig Tagen nach Notifizierung der Verweigerung oder des Entzugs der Zulassung beim Minister des Verkehrswesens per Einschreibebrief Beschwerde einreichen.

Der Minister des Verkehrswesens befindet darüber binnen dreißig Tagen nach Versand des Briefes, nachdem er den Betroffenen 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 Erteilung der Zulassung zu erheben sind:

- Inspektionen im Hinblick auf die Zulassung: [125 EUR],

- Erteilung der Zulassung: [25 EUR].

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 des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten bestimmt.

6.5 Die festgelegte Höchstgeschwindigkeit 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 Die mit der Kontrolle der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge beauftragten Einrichtungen sind ebenfalls mit der Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzer anlässlich der Inbetriebnahme oder Wiederinbetriebnahme der Fahrzeuge und anlässlich der in Artikel 23 vorgesehenen regelmäßigen Kontrollen beauftragt.]

[Art. 77 aufgehoben durch Art. 13 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985) und wieder aufgenommen durch Art. 2 des K.E. vom 17. Februar 1995 (B.S. vom 24. Februar 1995); Punkt 3.1 ersetzt durch Art. 10 des K.E. vom 10. April 1995 (B.S. vom 9. Juni 1995); Punkt 5.8 abgeändert durch Art. 23 des K.E. vom 20. Juli 2000 (B.S. vom 30. August 2000)]

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 Zubehörteilen 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) Der Antrag auf Befreiung muss an die [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] gerichtet werden zusammen mit dem Nachweis der Überweisung einer Gebühr von 500 F für Verwaltungskosten auf das Postscheckkonto Nr. [679-2006010-50] der [Verwaltung der Verkehrsregelung und der Infrastruktur] - Gebühren - [Straßenverkehr - Technische Direktion], [Rue de la Loi/Wetstraat 155, 1040 Brüssel].

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. 78 ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 10. Dezember 1976 (B.S. vom 1. Januar 1977); § 1 ersetzt durch Art. 14 des K.E. vom 13. September 1985 (B.S. vom 15. Oktober 1985); § 2 einziger Absatz Buchstabe a) abgeändert durch Art. 23 Nrn. 1 bis 3 und Nr. 5 des K.E. vom 15. Dezember 1998 (B.S. vom 24. Dezember 1998)]

KAPITEL IX — *In-Kraft-Treten und Schlussbestimmungen*

Art. 79 - [In-Kraft-Treten

Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen in den vorhergehenden Artikeln ist das In-Kraft-Treten des vorliegenden Erlasses auf den 15. Juni 1968 festgelegt.]

[Art. 79 ersetzt durch Art. 42 des K.E. vom 12. Dezember 1975 (B.S. vom 30. Dezember 1975)]

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. 80 ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 17. Januar 1989 (B.S. vom 29. April 1989)]

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. 81 ersetzt durch Art. 5 des K.E. vom 17. Januar 1989 (B.S. vom 29. April 1989)]

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 unterliegen 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.]

[Art. 82 § 2 ersetzt durch Art. 55 des K.E. vom 14. Januar 1971 (B.S. vom 20. Januar 1971)]

Die Anlagen zu vorliegendem Erlass liegen zur Zeit nicht in deutscher Sprache vor. Sie können in folgenden Belgischen Staatsblättern in französischer und niederländischer Sprache nachgelesen werden

Anlage 1: siehe *Belgisches Staatsblatt* vom 28. März 1968, S. 3302; ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975, Art. 46, *Belgisches Staatsblatt* vom 30. Dezember 1975, S. 16559

Anlage 2: siehe *Belgisches Staatsblatt* vom 28. März 1968, S. 3303; abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 16. September 1991, Art. 1, *Belgisches Staatsblatt* vom 16. Oktober 1991, S. 23079 ff.

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: eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975, Art. 46, *Belgisches Staatsblatt* vom 30. Dezember 1975, S. 16560-16561; abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 11. August 1976, Art. 19, *Belgisches Staatsblatt* vom 24. August 1976, S. 10505, und durch den Königlichen Erlass vom 11. März 1977, Art. 10, *Belgisches Staatsblatt* vom 29. April 1977, S. 5694; ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003, Art. 28, *Belgisches Staatsblatt* vom 3. April 2003, S. 16857 (FR) + S. 16960 (NL), Erratum siehe *Belgisches Staatsblatt* vom 18. September 2003, S. 46422

Anlage 7: eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975, Art. 46, *Belgisches Staatsblatt* vom 30. Dezember 1975, S. 16562-16563; abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 11. März 1977, Art. 10, *Belgisches Staatsblatt* vom 29. April 1977, S. 5694

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: eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 19. Juni 1989, Art. 6, *Belgisches Staatsblatt* vom 21. Juni 1989, S. 11100 ff.

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.

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)

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)

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

F. 2005 — 715

[C — 2005/27200]

3 MARS 2005. — Arrêté du Gouvernement wallon portant création d'un Comité de concertation de base pour le Centre wallon de recherches agronomiques

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et notamment l'article 83, § 3, tel que modifié par la loi spéciale du 16 juillet 1993 ainsi que l'article 87, §§ 3 et 7, tels que modifiés par la loi spéciale du 16 juillet 1993;

Vu la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités, modifiée par les lois des 1^{er} septembre 1980, 19 juillet 1983, 6 juillet 1989, 21 mars 1991, 20 juillet 1991, 22 juillet 1993, 21 décembre 1994, 15 décembre 1998 et par l'arrêté royal du 10 avril 1995;

Vu le décret du 3 juillet 2003 créant le Centre wallon de recherches agronomiques et le Comité d'orientation et d'évaluation de recherches agronomiques;

Vu l'arrêté royal du 28 septembre 1984 portant exécution de la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités, notamment l'article 34, modifié par l'arrêté royal du 8 mai 2001;

Sur la proposition du Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique ainsi que du Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Un Comité de concertation de base est créé pour le Centre wallon de recherches agronomiques.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 3. Le Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique est chargé de l'exécution du présent arrêté.
Namur, le 3 mars 2005.

Le Ministre-Président,

J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique,

Ph. COURARD

Le Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme,

B. LUTGEN

ÜBERSETZUNG

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

D. 2005 — 715

[C — 2005/27200]

3. MÄRZ 2005 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Errichtung eines Basiskonzertierungsausschusses für das "Centre wallon de recherches agronomiques" (wallonisches Zentrum für agronomische Forschung)

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Sondergesetzes vom 8. August 1980 über institutionelle Reformen, und insbesondere des Artikels 83, § 3, in seiner durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993 abgeänderten Fassung, sowie des Artikels 87, §§ 3 und 7, in seiner durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993 abgeänderten Fassung;

Aufgrund des Gesetzes vom 19. Dezember 1974 zur Organisation der Beziehungen zwischen den öffentlichen Behörden und den Gewerkschaften der Bediensteten, die unter die Zuständigkeit dieser Behörden fallen, abgeändert durch die Gesetze vom 1. September 1980, vom 19. Juli 1983, vom 6. Juli 1989, vom 21. März 1991, vom 20. Juli 1991, vom 22. Juli 1993, vom 21. Dezember 1994, vom 15. Dezember 1998 und durch den Königlichen Erlass vom 10. April 1995;

Aufgrund des Dekrets vom 3. Juli 2003 zur Schaffung des "Centre wallon de recherches agronomiques" und des Orientierungs- und Bewertungsausschusses für agronomische Forschungen;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 28. September 1984 zur Ausführung des Gesetzes vom 19. Dezember 1974 zur Organisation der Beziehungen zwischen den öffentlichen Behörden und den Gewerkschaften der Bediensteten, die unter die Zuständigkeit dieser Behörden fallen, insbesondere des Artikels 34, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 8. Mai 2001;

Auf Vorschlag des Ministers der Inneren Angelegenheiten und des öffentlichen Dienstes sowie des Ministers der Landwirtschaft, der ländlichen Angelegenheiten, der Umwelt und des Tourismus;

Nach Beratung,

Beschließt:

Artikel 1 - Ein Basiskonzertierungsausschuss wird für das "Centre wallon de recherches agronomiques" errichtet.

Art. 2 - Der vorliegende Erlass tritt am Tage seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Art. 3 - Der Minister der inneren Angelegenheiten und des öffentlichen Dienstes wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 3. März 2005

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister der inneren Angelegenheiten und des öffentlichen Dienstes,
Ph. COURARD

Der Minister der Landwirtschaft, der ländlichen Angelegenheiten, der Umwelt und des Tourismus,
B. LUTGEN

—————
VERTALING

MINISTERIE VAN HET WAALSE GEWEST

N. 2005 — 715

[C — 2005/27200]

3 MAART 2005. — Besluit van de Waalse Regering houdende oprichting van een Basisoverlegcomité voor het "Centre wallon de recherches agronomiques" (Waals Centrum voor landbouwkundig onderzoek)

De Waalse Regering,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 83, § 3, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 16 juli 1993 alsook op artikel 87, §§ 3 en 7, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 16 juli 1993;

Gelet op de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, gewijzigd bij de wetten van 1 september 1980, 19 juli 1983, 6 juli 1989, 21 maart 1991, 20 juli 1991, 22 juli 1993, 21 december 1994, 15 december 1998 en bij het koninklijk besluit van 10 april 1995;

Gelet op het decreet van 3 juli 2003 tot oprichting van het "Centre wallon de recherches agronomiques" en van een Oriëntatie- en Evaluatiecomité voor landbouwkundig onderzoek;

Gelet op het koninklijk besluit van 28 september 1984 tot uitvoering van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, inzonderheid op artikel 34, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 8 mei 2001;

Op de voordracht van de Minister van Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken alsook van de Minister van Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Leefmilieu en Toerisme;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. Een Basisoverlegcomité wordt opgericht voor het "Centre wallon de recherches agronomiques".

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 3. De Minister van Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 3 maart 2005.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken,
Ph. COURARD

De Minister van Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Leefmilieu en Toerisme
B. LUTGEN

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

F. 2005 — 716

[C — 2005/27199]

3 MARS 2005. — Arrêté du Gouvernement wallon fixant la composition de la délégation de l'autorité dans le Comité de concertation de base pour le Centre wallon de recherches agronomiques

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et notamment l'article 83, § 3, tel que modifié par la loi spéciale du 16 juillet 1993 ainsi que l'article 87, §§ 3 et 7, tels que modifiés par la loi spéciale du 16 juillet 1993;

Vu la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités, modifiée par les lois des 1^{er} septembre 1980, 19 juillet 1983, 6 juillet 1989, 21 mars 1991, 20 juillet 1991, 22 juillet 1993, 21 décembre 1994, 15 décembre 1998 et par l'arrêté royal du 10 avril 1995;

Vu le décret du 3 juillet 2003 créant le Centre wallon de recherches agronomiques et le Comité d'orientation et d'évaluation de recherches agronomiques;

Vu l'arrêté royal du 28 septembre 1984 portant exécution de la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités, notamment l'article 34, modifié par l'arrêté royal du 8 mai 2001;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 mars 2005 portant création d'un Comité de concertation de base pour le Centre wallon de recherches agronomiques;

Sur la proposition du Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique ainsi que du Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. La délégation de l'autorité dans le Comité de concertation de base pour le Centre wallon de recherches agronomiques est composée de la manière suivante :

- président : le directeur général;
- président suppléant : le directeur général adjoint.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 3. Le Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique est chargé de l'exécution du présent arrêté.
Namur, le 3 mars 2005.

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique,
Ph. COURARD

Le Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme,
B. LUTGEN

ÜBERSETZUNG

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

D. 2005 — 716

[C — 2005/27199]

3. MÄRZ 2005 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Festlegung der Zusammensetzung der Delegation der Behörde im Basiskonzertierungsausschuss des "Centre wallon de recherches agronomiques" (wallonisches Zentrum für agronomische Forschung)

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Sondergesetzes vom 8. August 1980 über institutionelle Reformen, und insbesondere des Artikels 83, § 3, in seiner durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993 abgeänderten Fassung, sowie des Artikels 87, §§ 3 und 7, in seiner durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993 abgeänderten Fassung;

Aufgrund des Gesetzes vom 19. Dezember 1974 zur Organisation der Beziehungen zwischen den öffentlichen Behörden und den Gewerkschaften der Bediensteten, die unter die Zuständigkeit dieser Behörden fallen, abgeändert durch die Gesetze vom 1. September 1980, vom 19. Juli 1983, vom 6. Juli 1989, vom 21. März 1991, vom 20. Juli 1991, vom 22. Juli 1993, vom 21. Dezember 1994, vom 15. Dezember 1998 und durch den Königlichen Erlass vom 10. April 1995;

Aufgrund des Dekrets vom 3. Juli 2003 zur Schaffung des "Centre wallon de recherches agronomiques" und des Orientierungs- und Bewertungsausschusses für agronomische Forschungen;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 28. September 1984 zur Ausführung des Gesetzes vom 19. Dezember 1974 zur Organisation der Beziehungen zwischen den öffentlichen Behörden und den Gewerkschaften der Bediensteten, die unter die Zuständigkeit dieser Behörden fallen, insbesondere des Artikels 34, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 8. Mai 2001;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 3. März 2005 zur Errichtung eines Basiskonzertierungsausschusses für den "Centre wallon de recherches agronomiques";

Auf Vorschlag des Ministers der Inneren Angelegenheiten und des öffentlichen Dienstes sowie des Ministers der Landwirtschaft, der ländlichen Angelegenheiten, der Umwelt und des Tourismus;

Nach Beratung,

Beschließt:

Artikel 1 - Die Delegation der Behörde im Basiskonzertierungsausschuss für das "Centre wallon de recherches agronomiques" setzt sich folgendermaßen zusammen:

- Vorsitzender: der Generaldirektor;
- stellvertretender Vorsitzender: der beigeordnete Generaldirektor.

Art. 2 - Der vorliegende Erlass tritt am Tage seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Art. 3 - Der Minister der inneren Angelegenheiten und des öffentlichen Dienstes wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 3. März 2005

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister der inneren Angelegenheiten und des öffentlichen Dienstes,
Ph. COURARD

Der Minister der Landwirtschaft, der ländlichen Angelegenheiten, der Umwelt und des Tourismus,
B. LUTGEN

VERTALING

MINISTERIE VAN HET WAAELSE GEWEST

N. 2005 — 716

[C — 2005/27199]

3 MAART 2005. — Besluit van de Waalse Regering tot vaststelling van de samenstelling van de bevoegdheidsafvaardiging in het Basisoverlegcomité voor het "Centre wallon de recherches agronomiques" (Waaals Centrum voor landbouwkundig onderzoek)

De Waalse Regering,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 83, § 3, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 16 juli 1993 alsook op artikel 87, §§ 3 en 7, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 16 juli 1993;

Gelet op de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, gewijzigd bij de wetten van 1 september 1980, 19 juli 1983, 6 juli 1989, 21 maart 1991, 20 juli 1991, 22 juli 1993, 21 december 1994, 15 december 1998 en bij het koninklijk besluit van 10 april 1995;

Gelet op het decreet van 3 juli 2003 tot oprichting van het "Centre wallon de recherches agronomiques" en van een Oriëntatie- en evaluatiecomité voor landbouwkundig onderzoek;

Gelet op het koninklijk besluit van 28 september 1984 tot uitvoering van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, inzonderheid op artikel 34, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 8 mei 2001;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 3 maart 2005 houdende oprichting van een Basisoverlegcomité voor het "Centre wallon de recherches agronomiques";

Op de voordracht van de Minister van Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken alsook van de Minister van Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Leefmilieu en Toerisme;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. De overheidsafvaardiging in het Basisoverlegcomité voor het "Centre wallon de recherches agronomiques" is als volgt samengesteld :

- voorzitter : de directeur-generaal;
- plaatsvervangend voorzitter : de adjunct-directeur-generaal.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 3. De Minister van Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 3 maart 2005.

De Minister-President,

J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken,

Ph. COURARD

De Minister van Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Leefmilieu en Toerisme

B. LUTGEN

AUTRES ARRETES — ANDERE BESLUITEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL
CHANCELLERIE DU PREMIER MINISTRE
ET MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

[C — 2005/27204]

Ordres nationaux

Un arrêté royal du 10 janvier 2005 nomme Officier de l'Ordre de Léopold M. Adrien Capelle.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
KANSELARIJ VAN DE EERSTE MINISTER
EN MINISTERIE VAN HET WAAELSE GEWEST

[C — 2005/27204]

Nationale Orden

Bij koninklijk besluit van 10 januari 2005 wordt de heer Adrien Capelle benoemd tot Officier in de Leopoldsorde.

Un arrêté royal du 20 janvier 2005 nomme Officier de l'Ordre de Léopold MM. Rogier Doyen et Pierre Janzen.

Bij koninklijk besluit van 20 januari 2005 worden de heren Rogier Doyen en Pierre Janzen benoemd tot Officier in de Leopoldsorde.

**FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST KANZLEI DES PREMIERMINISTERS
UND MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION**

[C – 2005/27204]

Nationale Orden

Durch Königlichen Erlass vom 10. Januar 2005 wird Herr Adrien Capelle zum Offizier des Leopoldordens ernannt.

Durch Königlichen Erlass vom 20. Januar 2005 werden Herr Rogier Doyen und Herr Pierre Janzen zum Offizier des Leopoldordens ernannt.

**SERVICE PUBLIC FEDERAL
CHANCELLERIE DU PREMIER MINISTRE
ET MINISTERE DE LA REGION WALLONNE**

[C – 2005/27203]

Décorations civiles

Un arrêté royal du 20 janvier 2005 décerne la Médaille civique de 1^{re} classe à Mme Françoise Naze et à M. José Dumesle.

Un arrêté royal du 1^{er} février 2005 décerne :

— la Médaille civique de 1^{re} classe à Mmes Martine Bertrand et Joseline Gobeaux et à MM. Guy Henry et Jean-Marie Mine;

— la Médaille civique de 2^e classe à MM. Jean Croin et Adelin Hubert.

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
KANSELARIJ VAN DE EERSTE MINISTER
EN MINISTERIE VAN HET WAALSE GEWEST**

[C – 2005/27203]

Burgerlijke eretekens

Bij koninklijk besluit van 20 januari 2005 wordt de Burgerlijke Medaille 1^e klasse verleend aan Mevr. Françoise Naze en aan de heer José Dumesle.

Bij koninklijk besluit van 1 februari 2005 worden de volgende eretekens verleend :

— de Burgerlijke Medaille 1^e klasse aan de dames Martine Bertrand en Joseline Gobeaux alsook aan de heren Guy Henry en Jean-Marie Mine;

— de Burgerlijke Medaille 2^e klasse aan de heren Jean Croin en Adelin Hubert.

**FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST KANZLEI DES PREMIERMINISTERS
UND MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION**

[C – 2005/27203]

Bürgerliche Ehreuszeichnungen

Durch Königlichen Erlass vom 20. Januar 2005 wird Frau Françoise Naze und Herrn José Dumesle die Verdienstmedaille 1. Klasse gewährt.

Durch Königlichen Erlass vom 1. Februar 2005 wird:
— Frau Martine Bertrand, Frau Joseline Gobeaux, Herrn Guy Henry und Herrn Jean-Marie Mine die Verdienstmedaille 1. Klasse gewährt;
— Herrn Jean Croin und Herrn Adelin Hubert die Verdienstmedaille 2. Klasse gewährt.

**SERVICE PUBLIC FEDERAL
SECURITE SOCIALE**

[2005/22222]

Institut national d'assurance maladie-invalidité. — Commission de remboursement des médicaments, instituée auprès du Service des soins de santé. — Démission. — Nomination

Par arrêté royal du 17 février 2005, qui produit ses effets le 1^{er} janvier 2005, démission honorable de ses fonctions de membre suppléant de la Commission de remboursement des médicaments, instituée auprès du Service des soins de santé de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité, est accordée à Mme Huicq, B.

Par le même arrêté, Mme Stryckman, F., est nommée en qualité de membre suppléant de ladite Commission, au titre de représentante d'une association professionnelle représentative de l'industrie du médicament, en remplacement de Mme Huicq, B., dont elle achèvera le mandat.

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
SOCIALE ZEKERHEID**

[2005/22222]

Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering. — Commissie Tegemoetkoming Geneesmiddelen, ingesteld bij de Dienst voor geneeskundige verzorging van het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering. — Ontslagverlening. — Benoeming

Bij koninklijk besluit van 17 februari 2005, dat uitwerking heeft met ingang van 1 januari 2005, wordt eervol ontslag verleend uit haar functies van plaatsvervangend lid van de Commissie Tegemoetkoming Geneesmiddelen, ingesteld bij de Dienst voor geneeskundige verzorging van het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering, aan Mevr. Huicq, B.

Bij hetzelfde besluit, wordt Mevr. Stryckman, F., benoemd in de hoedanigheid van plaatsvervangend lid bij voornoemde commissie, als vertegenwoordigster van een representatieve beroepsorganisatie van de geneesmiddelenindustrie, ter vervanging van Mevr. Huicq, B., wier mandaat zij zal voleindigen.

**SERVICE PUBLIC FEDERAL
SECURITE SOCIALE**

[2005/22224]

Institut national d'assurance maladie-invalidité. — Commission régionale du Conseil médical de l'invalidité de la province de Flandre orientale, institué auprès du Service des indemnités. — Démission. — Nomination

Par arrêté royal du 17 février 2005, qui entre en vigueur le jour de la présente publication, démission honorable de ses fonctions de membre de la Commission régionale du Conseil médical de l'invalidité de la province de Flandre orientale, institué auprès du Service des indemnités de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité, est accordée à M. Calcoen, P., membre suppléant.

Par le même arrêté, est nommé à ladite Commission régionale, au titre de représentant d'un organisme assureur, M. Soete, F., en qualité de membre suppléant, en remplacement de M. Calcoen, P., dont il achèvera le mandat.

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
SOCIALE ZEKERHEID**

[2005/22224]

Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering. — Gewestelijke Commissie van de Geneeskundige Raad voor invaliditeit van de provincie Oost-Vlaanderen, ingesteld bij de Dienst voor uitkeringen. — Ontslagverlening. — Benoeming

Bij koninklijk besluit van 17 februari 2005, dat in werking treedt de dag van deze bekendmaking, wordt eervol ontslag uit zijn functies van lid van de Gewestelijke Commissie van de Geneeskundige Raad voor invaliditeit van de provincie Oost-Vlaanderen, ingesteld bij de Dienst voor uitkeringen van het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering, verleend aan de heer Calcoen, P., plaatsvervangend lid.

Bij hetzelfde besluit, wordt benoemd bij genoemde Gewestelijke Commissie, als vertegenwoordiger van een verzekeringsinstelling, de heer Soete, F., in de hoedanigheid van plaatsvervangend lid, ter vervanging van de heer Calcoen, P., wiens mandaat hij zal voleindigen.

**SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE,
P.M.E., CLASSES MOYENNES ET ENERGIE**

[C – 2005/11149]

14 MARS 2005. — Arrêté royal désignant les membres du Comité socio-économique national pour la Distribution

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 13 août 2004 relative à l'autorisation d'implantations commerciales, notamment l'article 4, § 2;

Vu l'arrêté royal du 22 février 2005 concernant les modalités de présentation et de désignation des membres du Comité socio-économique national pour la Distribution;

Vu la proposition du Ministre de la Mobilité du 16 février 2005;

Vu la proposition de la Ministre de l'Emploi du 4 mars 2005;

Vu la proposition du Gouvernement flamand du 28 février 2005;

Vu la proposition du Gouvernement de la Région wallonne du 14 février 2005;

Vu la proposition du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mars 2005;

Vu la proposition du Conseil de la Consommation du 15 février 2005;

Vu la proposition du Conseil supérieur des Indépendants et des P.M.E du 8 février 2005;

Vu la proposition du Conseil socio-économique de la Flandre du 10 février 2005;

Vu la proposition du Conseil économique et social de la Région wallonne du 23 février 2005;

Vu la proposition du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 février 2005;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Economie et de Notre Ministre des Classes moyennes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Sont nommés membres effectifs du Comité socio-économique national pour la distribution, sur proposition :

1° du Ministre de l'Economie : Erik STERCKX;

2° du Ministre des Classes moyennes : Romain TIMMERMANS;

3° du Ministre de la Mobilité : Léon GILLAIN;

4° du Ministre de l'Emploi : Peter VANSINTJAN;

5° de la Région flamande : Hans DESTRYCKER et Benny VAN ASSCHE;

6° de la Région wallonne : Hervé BRIET et Pierre LEONARD;

7° de la Région de Bruxelles-Capitale : Marc VOJTASSAK et Astrid VANKLEEF;

8° du Conseil de la Consommation, pour les organisations de consommateurs : Marc VANDERCAMMEN et Clem VAN WINKEL;

9° du Conseil Central de l'Economie, pour les organisations de travailleurs : Erwin DE DEYN;

10° du Conseil de la Consommation, pour le commerce intégré : Peter HAEGEMAN et Geert MARIS;

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST ECONOMIE,
K.M.O., MIDDENSTAND EN ENERGIE**

[C – 2005/11149]

14 MAART 2005. — Koninklijk besluit tot aanduiding van de leden van het Nationaal Sociaal-Economisch Comité voor de Distributie

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 13 augustus 2004 betreffende de vergunning van handelsvestigingen, inzonderheid op artikel 4, § 2;

Gelet op het koninklijk besluit van 22 februari 2005 betreffende de wijze van voordracht en aanstelling van de leden van het Nationaal Sociaal-Economisch Comité voor de Distributie;

Gelet op het voorstel van de Minister van Mobiliteit van 16 februari 2005;

Gelet op het voorstel van de Minister van Werk van 4 maart 2005;

Gelet op het voorstel van de Vlaamse Regering van 28 februari 2005;

Gelet op het voorstel van de Regering van het Waalse Gewest van 14 februari 2005;

Gelet op het voorstel van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2 maart 2005;

Gelet op het voorstel van de Raad voor het Verbruik van 15 februari 2005;

Gelet op het voorstel van de Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de K.M.O. van 8 februari 2005;

Gelet op het voorstel van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen van 10 februari 2005;

Gelet op het voorstel van de Economische en Sociale Raad voor het Waalse Gewest van 23 februari 2005;

Gelet op het voorstel van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 24 februari 2005;

Op de voordracht van Onze Minister van Economie en Onze Minister van Middenstand,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Worden benoemd tot effectief lid van het Nationaal Sociaal-Economisch Comité voor de Distributie, op voorstel van :

1° de Minister van Economie : Erik STERCKX;

2° de Minister van Middenstand : Romain TIMMERMANS;

3° de Minister van Mobiliteit : Léon GILLAIN;

4° de Minister van Werk : Peter VANSINTJAN;

5° het Vlaamse Gewest : Hans DESTRYCKER en Benny VAN ASSCHE;

6° het Waalse Gewest : Hervé BRIET et Pierre LEONARD;

7° het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : Marc VOJTASSAK et Astrid VANKLEEF;

8° de Raad voor het Verbruik namens de verbruikersorganisaties : Marc VANDERCAMMEN et Clem VAN WINKEL;

9° de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven namens de werknemersorganisaties : Erwin DE DEYN;

10° de Raad voor het Verbruik namens de geïntegreerde handel : Peter HAEGEMAN et Geert MARIS;

11° du Conseil supérieur des Indépendants et des P.M.E., pour les organisations y siégeant : Michel VERHAMME, Brigitte DELBROUCK et Philippe RUELENS;

12° du Conseil socio-économique de la Flandre :

a) pour la province d'Anvers : Michel VAN GORP et Karel BYL;

b) pour la province de Limbourg : Frank VOLS et Patrick BUTTE-NEERS;

c) pour la province de Flandre orientale : Rudi VANHECKE et Paul VERDONCK;

d) pour la province de Brabant flamand : Nancy VAN ESPEN et Tony TALLON;

e) pour la province de Flandre occidentale : Stefaan MATTON et Petra BREYNE;

13° du Conseil économique et social de la Région wallonne :

a) pour la province du Brabant wallon : Anne BAIJOT et René SOMVILLE;

b) pour la province du Hainaut : Christophe WAMBERSIE et Jean-Marie COYETTE;

c) pour la province de Liège : Tania LOULTCHEFF et Jean JUNGLING;

d) pour la province de Luxembourg : Georges BITAINE et Cécile BOSSICART;

e) pour la province de Namur : Gilbert NAVET et Alex HENROT;

14° du Conseil économique et social pour la Région de Bruxelles-Capitale : Francine WERTH et Nancy VANESPEN.

Art. 2. Sont nommés membres suppléants du Comité socio-économique national pour la distribution, sur proposition du :

1° du Ministre de l'Economie : Isabel GARCIA-VILAR;

2° de la Ministre des Classes moyennes : Béatrice d'URSEL;

3° du Ministre de la Mobilité et des Transports :

4° du Ministre de l'Emploi : Sophie du BLED;

5° de la Région flamande : Bianca BUIJS et Bart CANDAELE;

6° de la Région wallonne : Anne-Valérie BARLET et Alain DE ROOVER;

7° de la Région de Bruxelles-Capitale : Xavier DEHAN et Pierre PROVOST;

8° du Conseil de la Consommation, pour les organisations de consommateurs : Ann DE ROECK-ISEBAERT et Adriaan MEIRSMAN;

9° du Conseil central de l'Economie, pour les organisations de travailleurs : Ilse GALLIAERT;

10° du Conseil de la Consommation, pour le commerce intégré : Nathalie PINT et Gérard de LAMINNE de BEX;

11° du Conseil supérieur des Indépendants et des P.M.E., pour les organisations y siégeant : Mia VANCOMPENOLLE, Pascal ERNOTTE et Laurence COLIN;

12° du Conseil socio-économique de la Flandre :

a) pour la province d'Anvers : Marleen GOOSSENS et Luc VAN LOMMEL;

b) pour la province de Limbourg : Louis LINSEN et Ludo BEULEN;

c) pour la province de Flandre orientale : Els MARTENS et Wim GEIRNAERDT;

d) pour la province du Brabant flamand : Véronique WILLEMS et Johan DE NEEF;

e) pour la province de Flandre occidentale : Frederik SERRUYS et Joost KESTELEYN;

13° du Conseil économique et social de la Région wallonne :

a) pour la province du Brabant wallon : Pierre VANDERGETEN et Alex HENROT;

b) pour la province du Hainaut : Séverine GHILMOT et Véronique LESNE;

c) pour la province de Liège : Félix GERARD et Frédéric MIGNOLET;

d) pour la province de Luxembourg : Xavier GOEBELS et Maryse FELIX;

e) pour la province de Namur : Dominique DETHY et Sophie DE MUYNCK;

11° de Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de K.M.O. namens de daarin zetelende organisaties : Michel VERHAMME, Brigitte DELBROUCK en Philippe RUELENS;

12° de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen :

a) voor de provincie Antwerpen : Michel VAN GORP en Karel BYL;

b) voor de provincie Limburg : Frank VOLS en Patrick BUTTE-NEERS;

c) voor de provincie Oost-Vlaanderen : Rudi VANHECKE en Paul VERDONCK;

d) voor de provincie Vlaams-Brabant : Nancy VAN ESPEN en Tony TALLON;

e) voor de provincie West-Vlaanderen : Stefaan MATTON en Petra BREYNE;

13° de Economische en Sociale Raad voor het Waalse Gewest :

a) voor de provincie Waals-Brabant : Anne BAIJOT en René SOMVILLE;

b) voor de provincie Henegouwen : Christophe WAMBERSIE en Jean-Marie COYETTE;

c) voor de provincie Luik : Tania LOULTCHEFF en Jean JUNGLING;

d) voor de provincie Luxemburg : Georges BITAINE en Cécile BOSSICART;

e) voor de provincie Namen : Gilbert NAVET en Alex HENROT;

14° de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : Francine WERTH en Nancy VANESPEN.

Art. 2. Worden benoemd tot plaatsvervangend lid van het Nationaal Sociaal-Economisch Comité voor de Distributie, op voorstel van :

1° de Minister van Economie : Isabel GARCIA-VILAR;

2° de Minister van Middenstand : Béatrice d'URSEL;

3° de Minister van Mobiliteit en Vervoer :

4° de Minister van Werk : Sophie du BLED;

5° het Vlaamse Gewest : Bianca BUIJS en Bart CANDAELE;

6° het Waalse Gewest : Anne-Valérie BARLET en Alain DE ROOVER;

7° het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : Xavier DEHAN en Pierre PROVOST;

8° de Raad voor het Verbruik namens de verbruikersorganisaties : Ann DE ROECK-ISEBAERT en Adriaan MEIRSMAN;

9° de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven namens de werknemersorganisaties : Ilse GALLIAERT;

10° de Raad voor het Verbruik namens de geïntegreerde handel : Nathalie PINT en Gérard de LAMINNE de BEX;

11° de Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de K.M.O. namens de daarin zetelende organisaties : Mia VANCOMPENOLLE, Pascal ERNOTTE en Laurence COLIN;

12° de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen :

a) voor de provincie Antwerpen : Marleen GOOSSENS en Luc VAN LOMMEL;

b) voor de provincie Limburg : Louis LINSEN en Ludo BEULEN;

c) voor de provincie Oost-Vlaanderen : Els MARTENS en Wim GEIRNAERDT;

d) voor de provincie Vlaams-Brabant : Véronique WILLEMS en Johan DE NEEF;

e) voor de provincie West-Vlaanderen : Frederik SERRUYS en Joost KESTELEYN;

13° de Economische en Sociale Raad voor het Waals Gewest :

a) voor de provincie Waals-Brabant : Pierre VANDERGETEN en Alex HENROT;

b) voor de provincie Henegouwen : Séverine GHILMOT en Véronique LESNE;

c) voor de provincie Luik : Félix GERARD en Frédéric MIGNOLET;

d) voor de provincie Luxemburg : Xavier GOEBELS en Maryse FELIX;

e) voor de provincie Namen : Dominique DETHY en Sophie DE MUYNCK;

14° du Conseil économique et social pour la Région de Bruxelles-Capitale : Jacques INDEKEU et Olivier AUVRAY.

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} mars 2005.

Art. 4. Notre Ministre qui a l'Economie dans ses attributions et Notre Ministre qui a les Classes moyennes dans ses attributions, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 14 mars 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Economie,
M. VERWILGHEN

La Ministre des Classes moyennes,
Mme S. LARUELLE

14° de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : Jacques INDEKEU en Olivier AUVRAY.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking op 1 maart 2005.

Art. 4. Onze Minister bevoegd voor Economie en Onze minister bevoegd voor Middenstand zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 14 maart 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Economie,
M. VERWILGHEN

De Minister van Middenstand,
Mevr. S. LARUELLE

GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

[C - 2005/27205]

Personnel

Par arrêté ministériel du 25 janvier 2005, M. Jean-Baptiste Nicaise, premier attaché, est admis à la retraite, à la date du 1^{er} février 2004.

Le même arrêté rapporte l'arrêté ministériel du 15 décembre 2003 portant admission de M. Jean-Baptiste Nicaise à la retraite en qualité d'attaché, à la date du 1^{er} février 2004.

Par arrêté ministériel du 26 janvier 2005, M. Freddy Paquo, premier attaché, est admis à la retraite, à la date du 1^{er} mai 2004.

Le même arrêté rapporte l'arrêté ministériel du 15 décembre 2003 portant admission de M. Freddy Paquo à la retraite en qualité d'attaché, à la date du 1^{er} mai 2004.

Par arrêté ministériel du 10 février 2005, M. Philippe Beatrix est démis à sa demande de ses fonctions d'attaché stagiaire, à la date du 15 novembre 2004.

Par arrêté ministériel du 10 février 2005, M. Dominique Ensich est nommé à titre définitif au grade d'attaché, à la date du 1^{er} octobre 1999.

Par arrêté ministériel du 10 février 2005, M. Georges Van Malder est admis à la retraite en qualité d'attaché, à la date du 1^{er} avril 2005.

Par arrêtés ministériels du 10 février 2005, Mmes Florence Brackman et Anne-Françoise Olivier et MM. Olivier Dechef, Serge Massart et Dominique Perreaux sont nommés à titre définitif au grade d'attaché, à la date du 1^{er} janvier 2004.

Par arrêté ministériel du 14 février 2005, M. Jean-François Koeune est promu par avancement de grade au grade de premier attaché (échelle A5), à la date du 1^{er} janvier 2005.

Par arrêtés ministériels du 14 février 2005, MM. André Arnould et Pierre Jonard sont promus par avancement de grade au grade de premier attaché (échelle A5S), à la date du 1^{er} janvier 2005.

ÜBERSETZUNG

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

[C – 2005/27205]

Personal

Durch Ministerialerlass vom 25. Januar 2005 wird Herr Jean-Baptiste Nicaise, erster Attaché, am 1. Februar 2004 in den Ruhestand versetzt.

Durch denselben Erlass wird der Ministerialerlass vom 15. Dezember 2003, durch den Herr Jean-Baptiste Nicaise am 1. Februar 2004 als Attaché in den Ruhestand versetzt wurde, widerrufen.

Durch Ministerialerlass vom 26. Januar 2005 wird Herr Freddy Paquo, erster Attaché, am 1. Mai 2004 in den Ruhestand versetzt.

Durch denselben Erlass wird der Ministerialerlass vom 15. Dezember 2003, durch den Herr Freddy Paquo am 1. Mai 2004 als Attaché in den Ruhestand versetzt wurde, widerrufen.

Durch Ministerialerlass vom 10. Februar 2005 wird Herrn Philippe Beatrix am 15. November 2004 auf seinen Antrag hin Rücktritt von seinem Amt als Attaché auf Probe gewährt.

Durch Ministerialerlass vom 10. Februar 2005 wird Herr Dominique Ensich am 1. Oktober 1999 als Attaché endgültig ernannt.

Durch Ministerialerlass vom 10. Februar 2005 wird Herr Georges Van Malder am 1. April 2005 als Attaché in den Ruhestand versetzt.

Durch Ministerialerlasse vom 10. Februar 2005 werden Frau Florence Brackman, Frau Anne-Françoise Olivier, Herr Olivier Dechef, Herr Serge Massart und Herr Dominique Perreux am 1. Januar 2004 als Attaché endgültig ernannt.

Durch Ministerialerlass vom 14. Februar 2005 wird Herr Jean-François Koeune am 1. Januar 2005 in den nächsthöheren Dienstgrad zum Dienstgrad eines ersten Attachés (Stufe A5) befördert.

Durch Ministerialerlasse vom 14. Februar 2005 werden Herr André Arnould und Herr Pierre Jonard am 1. Januar 2005 in den nächsthöheren Dienstgrad zum Dienstgrad eines ersten Attachés (Stufe A5) befördert.

VERTALING

MINISTERIE VAN HET WAALSE GEWEST

[C – 2005/27205]

Personeel

Bij ministerieel besluit van 25 januari 2005 wordt de heer Jean-Baptiste Nicaise, eerste attaché, op 1 februari 2004 in ruste gesteld.

Bij hetzelfde besluit wordt het ministerieel besluit van 15 december 2003 waarbij de heer Jean-Baptiste Nicaise op 1 februari 2004 in ruste werd gesteld als attaché, ingetrokken.

Bij ministerieel besluit van 26 januari 2005 wordt de heer Freddy Paquo, eerste attaché, op 1 mei 2004 in ruste gesteld.

Bij hetzelfde besluit wordt het ministerieel besluit van 15 december 2003 waarbij de heer Freddy Paquo op 1 mei 2004 in ruste werd gesteld als attaché, ingetrokken.

Bij ministerieel besluit van 10 februari 2005 wordt de heer Philippe Beatrix op 15 november 2004 op eigen verzoek ontheven van zijn functies van attaché-stagiair.

Bij ministerieel besluit van 10 februari 2005 wordt de heer Dominique Ensch op 1 oktober 1999 in vast verband benoemd tot attaché.

Bij ministerieel besluit van 10 februari 2005 wordt de heer Georges Van Malder op 1 april 2005 in ruste gesteld als attaché.

Bij ministeriële besluiten van 10 februari 2005 worden de dames Florence Brackman en Anne-Françoise Olivier alsook de heren Olivier Dechef, Serge Massart en Dominique Perreux op 1 januari 2004 in vast verband benoemd tot attaché.

Bij ministerieel besluit van 14 februari 2005 wordt de heer Jean-François Koeune op 1 januari 2005 door verhoging in graad bevorderd tot eerste attaché (schaal A5).

Bij ministeriële besluiten van 14 februari 2005 worden de heren André Arnould en Pierre Jonard op 1 januari 2005 door verhoging in graad bevorderd tot eerste attaché (schaal A5).

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

[C – 2005/27202]

Aménagement du territoire

MALMEDY. — Un arrêté ministériel du 10 janvier 2005 approuve le plan communal d'aménagement dit "Parc des Chôdes" à Malmedy (Malmedy), en dérogation avec le plan de secteur de Malmedy-Saint-Vith.

ÜBERSETZUNG

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

[C – 2005/27202]

Raumordnung

MALMEDY — Durch Ministerialerlass vom 10. Januar 2005 wird der "Parc de Chôdes" genannte kommunale Raumordnungsplan in Malmedy (Malmedy) in Abweichung vom Sektorenplan Malmedy-Sankt Vith genehmigt.

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

[C – 2005/27198]

Pouvoirs locaux

Un arrêté ministériel du 21 février 2005 approuve les décisions du 22 décembre 2004 par lesquelles l'assemblée générale ordinaire des associés de la s.c.r.l. "Association intercommunale d'œuvres médico-sociales de la région de Moresnet" modifie les articles 1^{er}, 2, 5, 6, 11, 31, 32, 36, 38, 41, 44, 50 et 55 des statuts et y insère les articles 42*bis*, 48*bis* et 48*ter*.

Un arrêté ministériel du 21 février 2005 approuve la décision du 10 mai 2004 par laquelle le conseil d'administration des associés de la s.c.r.l. "Intercommunale de coordination et de financement de l'eau du Hainaut occidental" a désigné Mme M. Monier comme administratrice, en remplacement de Mme L. De Mecheleer-De Vleeschauwer.

Un arrêté ministériel du 21 février 2005 approuve la décision du 5 janvier 2005 par laquelle le conseil d'administration de la s.c.r.l. "Aqualis" désigne à l'unanimité M. Roland Bloden en qualité d'administrateur représentant la commune de Theux, en remplacement de M. M. Corne, démissionnaire.

Un arrêté ministériel du 28 février 2005 n'approuve pas la décision du 9 décembre 2004 par laquelle l'assemblée générale ordinaire des associés de la s.c.r.l. "Centre intercommunal de santé Arthur Nazé" nomme à l'unanimité, en qualité de commissaire-réviseur, M. Rousseaux.

PROVINCES DU BRABANT WALLON, DU HAINAUT, DE LIEGE, DE LUXEMBOURG ET DE NAMUR. — Un arrêté ministériel du 10 février 2005 accorde, dans le cadre du fonds des provinces 2005, aux provinces du Brabant wallon, du Hainaut, de Liège, de Luxembourg et de Namur une subvention d'un montant global de 126.267.000 €, en application de l'article 9 du décret du 21 mars 2002 organisant le partenariat et le financement général des provinces wallonnes.

COLFONTAINE. — Un arrêté ministériel du 23 février 2005 approuve définitivement le budget de la commune de Colfontaine pour l'exercice 2005, tel que réformé par l'arrêté du 20 janvier 2005 de la députation permanente du Hainaut, sous réserve des modifications suivantes :

Service ordinaire :

Recettes :

Modifications	En moins
Article 8490/996-01 fixé à 0,00 €	1.400.000,00 €
Article 8490/211-01 fixé à 0,00 €	25.200,00 €
Nouveaux résultats :	
Résultat à l'exercice propre :	Mali de 2.659.970,78 €
Résultat global :	Boni de 2.143.197,76 €

Service extraordinaire :

Recettes :

Modifications	En moins
Article 849/961-51 fixé à 0,00 €	1.400.000,00 €
Dépenses :	
Modifications	En moins
Article 849/956-51 fixé à 0,00 €	1.400.000,00 €
Nouveaux résultats :	
Résultat à l'exercice propre :	en équilibre
Résultat global :	Boni de 1.351.250,65 €

HABAY. — Un arrêté ministériel du 21 février 2005 déclare recevable et fondé le recours introduit le 19 janvier 2005 par le gouverneur de la province du Luxembourg à l'encontre de l'arrêté du 13 janvier 2005 de la députation permanente du conseil provincial du Luxembourg approuvant la délibération du 15 décembre 2004 par laquelle le conseil communal d'Habay établit, pour l'exercice 2005, le taux de la taxe additionnelle à l'impôt des personnes physiques.

Le même arrêté n'approuve pas la délibération du 15 décembre 2004 par laquelle le conseil communal d'Habay établit, pour l'exercice 2005, le taux de la taxe additionnelle à l'impôt des personnes physiques.

PLOMBIERES. — Un arrêté ministériel du 21 février 2005 n'approuve pas la décision 2, A) du 22 décembre 2004 par laquelle l'assemblée générale ordinaire des associés de la s.c.r.l. "Association intercommunale d'œuvres médico-sociales de la région de Moresnet" nomme à l'unanimité les administrateurs représentant les communes.

Le même arrêté approuve la décision 2, B) relative à la désignation des administrateurs représentant les CPAS et les décisions 3, A) et B) relatives à la désignation des commissaires du 22 décembre 2004, de l'assemblée générale ordinaire des associés de la s.c.r.l. "Association intercommunale d'œuvres médico-sociales de la région de Moresnet".

Le même arrêté annule la délibération du conseil communal de Plombières du 16 décembre 2004 relative à la présentation des candidats administrateurs à l'Association intercommunale d'œuvres médico-sociales de la région de Moresnet.

AVIS OFFICIELS — OFFICIELE BERICHTEN

ARBITRAGEHOF

[2005/200746]

Uittreksel uit arrest nr. 56/2005 van 8 maart 2005

Rolnummer 2982

In zake: het beroep tot vernietiging van artikel 192bis van het decreet van het Vlaamse Gewest van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, zoals ingevoegd bij artikel 54 van het decreet van 21 november 2003, ingesteld door M. Van Reeth en B. Van Rompuy.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters A. Arts en M. Melchior, en de rechters P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke en J. Spreutels, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter A. Arts,

wijst na beraad het volgende arrest:

I. *Onderwerp van het beroep en rechtspleging*

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 20 april 2004 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 21 april 2004, is beroep tot vernietiging ingesteld van artikel 192bis van het decreet van het Vlaamse Gewest van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, zoals ingevoegd bij artikel 54 van het decreet van 21 november 2003 (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 29 januari 2004), door M. Van Reeth en B. Van Rompuy, samenwonende te 3140 Keerbergen, Stationsstraat 9A.

(...)

II. *In rechte*

(...)

Wat de ontvankelijkheid betreft

B.1. De Vlaamse Regering betwist de ontvankelijkheid van het beroep tot vernietiging omdat de verzoekende partijen niet over het rechtens vereiste belang zouden beschikken. Zij zijn niet verwickeld in een rechtsgeding waarbij de bestreden decretale bepaling te hunnen nadele zou kunnen worden aangevoerd.

B.2.1. De Grondwet en de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof vereisen dat elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die een beroep tot vernietiging instelt, doet blijken van een belang. Van het vereiste belang doen slechts blijken de personen wier situatie door de bestreden norm rechtstreeks en ongunstig zou kunnen worden geraakt.

B.2.2. De omstandigheid dat de verzoekende partijen op heden niet verwickeld zijn in een gerechtelijke procedure kan niet tot gevolg hebben dat zij geen belang zouden kunnen hebben bij hun beroep tot vernietiging ingesteld tegen een decretale bepaling die met terugwerkende kracht uitvoeringsbepalingen valideert. Er kan immers niet worden uitgesloten dat zij alsnog zouden kunnen worden vervolgd wegens het voortzetten van een gebruik van hun onroerend goed in strijd met het van toepassing zijnde plan van aanleg of dat zulks het voorwerp zou uitmaken van een herstelmaatregel of een bevel of vordering tot staking.

B.3. De exceptie wordt verworpen.

Ten gronde

B.4. De verzoekende partijen voeren aan dat artikel 192bis van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, zoals ingevoegd bij artikel 54 van het decreet van 21 november 2003, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt, in samenhang gelezen met de artikelen 146 en 160 van de Grondwet, met de artikelen 6 en 7 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, met artikel 15 van het Internationaal Verdrag inzake burgerlijke en politieke rechten, met artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, en met de beginselen van rechtszekerheid, scheiding van de machten en de niet-retroactiviteit in strafzaken, doordat de bestreden bepaling geldt met terugwerkende kracht vanaf 9 september 1984, zonder dat hiervoor dwingende omstandigheden van algemeen belang zouden zijn aangevoerd, terwijl dergelijke omstandigheden een noodzakelijke voorwaarde zijn om retroactieve wetsbepalingen, die invloed hebben op hangende rechtsgedingen, te verantwoorden.

B.5. Artikel 54 van het decreet van 21 november 2003 houdende wijziging van het decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening voegt een nieuw artikel 192bis in dat luidt:

« Tot de dag waarop de in artikel 99, § 1, 6°, bedoelde lijst van vergunningsplichtige functiewijzigingen in werking treedt en met terugwerkende kracht vanaf 9 september 1984, worden eveneens de hierna vermelde gebruikswijzigingen geacht vergunningsplichtig te zijn vanwege de belangrijke ruimtelijke weerslag op de onmiddellijke omgeving:

1° wanneer de hoofdfunctie van een vergund gebouw gewijzigd wordt, wanneer het gaat om een gebouw, gelegen in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, een woongebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied, en het nieuwe gebruik bestaat uit een dancing, het opslaan van schroot, autowrakken of afvalproducten, het te koop of in ruil aanbieden van diensten binnen een ruimte die groter is dan driehonderd vierkante meter;

2° wanneer de hoofdfunctie van een vergund gebouw gewijzigd wordt, wanneer het gaat om een gebouw, gelegen in een industriegebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied, en het nieuwe gebruik bestaat uit het te koop of in ruil aanbieden van goederen of diensten;

3° wanneer de hoofdfunctie van een vergund gebouw gewijzigd wordt, wanneer het gaat om een gebouw, gelegen in een agrarisch gebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied, en het nieuwe gebruik is niet agrarisch;

4° wanneer de hoofdfunctie van een vergund gebouw gewijzigd wordt, wanneer het gaat om een gebouw, gelegen in een bufferzone, een groen-, park- of bosgebied of daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied, en het nieuwe gebruik bestaat uit om het even welk gebruik dat anders is dan het oorspronkelijke;

5° wanneer de hoofdfunctie van een vergund gebouw gewijzigd wordt, wanneer het gaat om een gebouw, gelegen in een recreatiegebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied, en het nieuwe gebruik bestaat uit het permanent bewonen;

6° wanneer de hoofdfunctie van een vergund gebouw gewijzigd wordt, wanneer het gaat om een gebouw, gelegen in een ontginningsgebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied, en het nieuwe gebruik bestaat uit het opslaan van schroot, autowrakken of afvalproducten. »

B.6.1. Uit de parlementaire voorbereiding blijkt dat de decreetgever met artikel 54 van het decreet van 21 november 2003 beoogde het besluit van 17 juli 1984 met terugwerkende kracht te bekrachtigen voor de periode van zijn gelding, zijnde van 9 september 1984 tot en met 30 april 2000 :

« In een arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen werd het besluit van de Vlaamse Regering van 17 juli 1984, [...] onwettig verklaard op grond dat de in de aanhef van het besluit ingeroepen redenen tot staving van de hoogdringendheid, op grond waarvan werd nagelaten het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in te winnen, niet deugdelijk waren.

[...]

Dit brengt met zich mee dat een aantal overtreders op louter procedurele gronden aan veroordeling en aan het opleggen van een herstelmaatregel zouden kunnen ontsnappen, hoewel ze op ieder ogenblik konden weten in overtreding te handelen. » (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2002-2003, nr. 1800/1, p. 20)

« Er dient voorkomen dat in verband met het besluit van 17 juli 1984 een zeer uiteenlopende rechtspraak kan ontstaan met betrekking tot de hiervoor weergegeven omstandigheden waarin dit besluit tot stand kwam. [...]

Het is dus noodzakelijk de inhoudelijke regeling die naar het oordeel van het Hof van Beroep van Antwerpen op formeel onregelmatige wijze zouden zijn opgelegd, retroactief en ongewijzigd te bekrachtigen bij decreet; m.a.w., de door dit Hof buiten toepassing verklaarde verordening bij decreet te valideren met ingang van de dag waarop dit besluit in werking trad. » (*ibid.*, pp. 21-22)

B.6.2. Voormeld besluit bepaalde :

« Artikel 1. Wanneer het gebruik van een vergund gebouw gewijzigd wordt wat de hoofdfunctie betreft, naar een nieuw gebruik, dan wordt deze gebruikswijziging geacht een belangrijke ruimtelijke weerslag te hebben op de onmiddellijke omgeving wanneer het gaat om een gebouw gelegen in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, een woongebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied en het nieuwe gebruik bestaat uit een dancing, het opslaan van schroot, autowrakken van afvalproducten, het te koop of in ruil aanbieden van goederen of diensten binnen een ruimte groter dan driehonderd vierkante meter. Voor deze gebruikswijzigingen dient voorafgaandelijk een vergunning bekomen te worden krachtens de in artikel 44, paragraaf 1, punt 7 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, gestelde regelen.

Art. 2. Wanneer het gebruik van een vergund gebouw gewijzigd wordt wat de hoofdfunctie betreft, naar een nieuw gebruik, dan wordt deze gebruikswijziging geacht een belangrijke ruimtelijke weerslag te hebben op de onmiddellijke omgeving wanneer het gaat om een gebouw gelegen in een industriegebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied en het nieuwe gebruik bestaat uit het te koop of in ruil aanbieden van goederen en diensten. Voor deze gebruikswijzigingen dient voorafgaandelijk een vergunning bekomen te worden krachtens de in artikel 44, paragraaf 1, punt 7 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, gestelde regelen.

Art. 3. Wanneer het gebruik van een vergund gebouw gewijzigd wordt wat de hoofdfunctie betreft, naar een nieuw gebruik, dan wordt deze gebruikswijziging geacht een belangrijke ruimtelijke weerslag te hebben op de onmiddellijke omgeving wanneer het gaat om een gebouw gelegen in een agrarisch gebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied en het nieuwe gebruik bestaat uit een ander dan een agrarisch gebruik. Voor deze gebruikswijzigingen dient voorafgaandelijk een vergunning bekomen te worden krachtens de in artikel 44, paragraaf 1, punt 7 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, gestelde regelen.

Art. 4. Wanneer het gebruik van een vergund gebouw gewijzigd wordt wat de hoofdfunctie betreft, naar een nieuw gebruik, dan wordt deze gebruikswijziging geacht een belangrijke ruimtelijke weerslag te hebben op de onmiddellijke omgeving wanneer het gaat om een gebouw gelegen in een bufferzone, een groenpark- of bosgebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied en het nieuwe gebruik bestaat uit om het even welk gebruik anders dan het oorspronkelijke. Voor deze gebruikswijzigingen dient voorafgaandelijk een vergunning bekomen te worden krachtens de in artikel 44, paragraaf 1, punt 7 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, gestelde regelen.

Art. 5. Wanneer het gebruik van een vergund gebouw gewijzigd wordt wat de hoofdfunctie betreft, naar een nieuw gebruik, dan wordt deze gebruikswijziging geacht een belangrijke ruimtelijke weerslag te hebben op de onmiddellijke omgeving wanneer het gaat om een gebouw gelegen in een recreatiegebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied en het nieuwe gebruik bestaat uit het permanent bewonen. Voor deze gebruikswijzigingen dient voorafgaandelijk een vergunning bekomen te worden krachtens de in artikel 44, paragraaf 1, punt 7 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, gestelde regelen.

Art. 6. Wanneer het gebruik van een vergund gebouw gewijzigd wordt wat de hoofdfunctie betreft, naar een nieuw gebruik, dan wordt deze gebruikswijziging geacht een belangrijke ruimtelijke weerslag te hebben op de onmiddellijke omgeving wanneer het gaat om een gebouw gelegen in een ontginningsgebied of een daarmee gelijkgesteld bestemmingsgebied en het nieuwe gebruik bestaat uit het opslaan van schroot, autowrakken en afvalproducten. Voor deze gebruikswijzigingen dient voorafgaandelijk een vergunning bekomen te worden krachtens de in artikel 44, paragraaf 1, punt 7 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, gestelde regelen. »

B.7. Een overtreding van artikel 192bis van het stedenbouwdecreet wordt strafrechtelijk gestraft door artikel 99, § 1, 6°, *junctis* de artikelen 146 en 147, van dat decreet. Een overtreding van artikel 44, § 1, 7°, van de stedenbouwwet, ingevoegd bij artikel 2 van het decreet van 28 juni 1984 houdende aanvulling van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw (*Belgisch Staatsblad*, 30 augustus 1984), werd eveneens strafrechtelijk gestraft door artikel 64, vierde lid, van de stedenbouwwet, ingevoegd bij artikel 2 van het voormelde decreet.

B.8. Het vroegere artikel 44, § 1, 7°, van de stedenbouwwet van 29 maart 1962 voorzag reeds in een vergunningsplicht voor het wijzigen voor de hoofdfunctie van een gebouw. Dat artikel bepaalde evenwel dat het wijzigen van het gebruik van een gebouw slechts vergunningsplichtig is, « voorzover deze wijziging is opgesomd in een door de Vlaamse Regering vast te leggen lijst ».

Bijgevolg kon de door de vroegere bepaling voorgeschreven vergunningsplicht voor gebruikswijzigingen geen toepassing vinden zonder de vaststelling van die lijst in een uitvoeringsbesluit.

B.9.1. Doordat het Hof van Beroep van Antwerpen in een arrest van 18 oktober 1999 het voormelde besluit van 17 juli 1984 buiten toepassing heeft verklaard omdat het oordeelde dat de dringende noodzakelijkheid die was aangevoerd om niet het voorafgaande advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State in te winnen onvoldoende was gemotiveerd, is een rechtsonzekerheid ontstaan die de decreetgever heeft willen verhelpen. Die rechtsonzekerheid is des te groter daar de vaststelling, door voormeld Hof van Beroep, enkel *inter partes* geldt en het een besluit betreft dat gedurende meer dan vijftien jaar is toegepast.

B.9.2. Wanneer een verordenende maatregel mogelijk als onwettig kan worden beschouwd overeenkomstig artikel 159 van de Grondwet, komt het in de regel toe aan de overheid die de betrokken norm heeft aangenomen, die te herstellen met inachtneming van de vormvoorschriften die zij niet had nageleefd. Te dezen heeft de decreetgever een oplossing willen zoeken voor de wettelijke onmogelijkheid waarin de Vlaamse Regering zich bevond om, gelet op de vervanging van de basiswetgeving, het bij besluit van 14 april 2000 opgeheven besluit van 17 juli 1984 te herstellen, dat wil zeggen het aannemen van een decretale bepaling in 2003 met terugwerkende kracht tot 9 september 1984.

B.10. Er moet evenwel worden nagegaan of het door de decreetgever aangewende procédé redelijk verantwoord is.

B.11. Het overnemen van de inhoud van een besluit in een decretale bepaling heeft tot gevolg dat de Raad van State en de hoven en rechtbanken zich niet kunnen uitspreken over die inhoud.

B.12.1. Zoals opgemerkt in B.6.1, blijkt uit de parlementaire voorbereiding van het decreet van 21 november 2003 dat het inzonderheid de bedoeling van de decreetgever was te vermijden dat in verband met het besluit van 17 juli 1984 een uiteenlopende rechtspraak zou ontstaan.

B.12.2. Bij arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen van 18 oktober 1999 werd het besluit van 17 juli 1984 onwettig verklaard wegens de miskennis van de raadpleging van de afdeling wetgeving van de Raad van State, zoals die is voorgeschreven bij artikel 2, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. Evenwel hebben datzelfde Hof van Beroep en de Raad van State dat besluit reeds meerdere malen toegepast.

De beslissing waarbij het besluit van de Vlaamse Regering van 17 juli 1984 onwettig was verklaard, steunde op het niet-naleven van vormvoorschriften die de Vlaamse Regering in acht moest nemen. Aan de handeling die de decreetgever opnieuw heeft verricht, kleven niet de vormgebreken die het besluit van de Vlaamse Regering van 17 juli 1984 konden aantasten.

B.13. De vaststelling, in een arrest dat enkel *inter partes* geldt, van een vormelijke tekortkoming bij het totstandkomen van een besluit waarvan de inhoud niet wordt betwist, kan niet tot gevolg hebben dat de decreetgever in de onmogelijkheid zou zijn om de rechtsonzekerheid die door die vaststelling is ontstaan, te verhelpen. Vermits de inhoud van de decretale bepaling overeenstemt met de inhoud van het besluit, is de vergunningsplichtige handeling op voldoende precieze wijze omschreven en kan eenieder op wie de strafbepalingen van het stedenbouwdecreet toepasselijk is, op grond ervan de feiten en nalatigheden kennen die zijn strafrechtelijke aansprakelijkheid meebrengen, zodat te dezen geen afbreuk wordt gedaan aan de vereiste van de non-retroactiviteit van de strafwet.

B.14. Bovendien heeft de decreetgever, door de bestreden bepaling in de plaats te stellen van dat besluit en door impliciet te bevestigen dat de reeds verleende vergunningen verworven blijven op de data waarop zij werden afgegeven, een maatregel genomen die in de bijzondere omstandigheden vermeld in B.6.1 een verantwoording vindt.

B.15. Het middel is niet gegrond.

Om die redenen,

het Hof

verwerpt het beroep.

Aldus uitgesproken in het Nederlands, het Frans en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 8 maart 2005.

De griffier,

P.-Y. Dutilleux

De voorzitter,

A. Arts

COUR D'ARBITRAGE

[2005/200746]

Extrait de l'arrêt n° 56/2005 du 8 mars 2005

Numéro du rôle : 2982

En cause : le recours en annulation de l'article 192bis du décret de la Région flamande du 18 mai 1999 portant organisation de l'aménagement du territoire, tel qu'il a été inséré par l'article 54 du décret du 21 novembre 2003, introduit par M. Van Reeth et B. Van Rompuy.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents A. Arts et M. Melchior, et des juges P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke et J. Spreutels, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président A. Arts,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 20 avril 2004 et parvenue au greffe le 21 avril 2004, un recours en annulation de l'article 192bis du décret de la Région flamande du 18 mai 1999 portant organisation de l'aménagement du territoire, tel qu'il a été inséré par l'article 54 du décret du 21 novembre 2003 (publié au *Moniteur belge* du 29 janvier 2004), a été introduit par M. Van Reeth et B. Van Rompuy, demeurant ensemble à 3140 Keerbergen, Stationsstraat 9A.

(...)

II. *En droit*

(...)

Quant à la recevabilité

B.1. Le Gouvernement flamand conteste la recevabilité du recours en annulation au motif que les parties requérantes ne justifieraient pas de l'intérêt requis. Elles ne sont pas parties à une procédure dans le cadre de laquelle la disposition décrétales entreprise pourrait être invoquée en leur défaveur.

B.2.1. La Constitution et la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage imposent à toute personne physique ou morale qui introduit un recours en annulation de justifier d'un intérêt. Ne justifient de l'intérêt requis que les personnes dont la situation pourrait être affectée directement et défavorablement par la norme entreprise.

B.2.2. La circonstance que les parties requérantes ne sont actuellement pas parties à une procédure judiciaire ne saurait avoir pour effet qu'elles ne justifient pas d'un intérêt à leur recours en annulation, qui est dirigé contre une disposition décrétales qui valide, avec effet rétroactif, des dispositions d'exécution. En effet, il ne peut être exclu qu'elles puissent encore être poursuivies en raison de la persistance d'un usage de leur immeuble contraire au plan d'aménagement applicable ni que cela fasse l'objet d'une mesure de réparation, d'un ordre de cessation ou d'une action en cessation.

B.3. L'exception est rejetée.

Quant au fond

B.4. Les parties requérantes font valoir que l'article 192bis du décret du 18 mai 1999 portant organisation de l'aménagement du territoire, tel qu'il a été inséré par l'article 54 du décret du 21 novembre 2003, viole les articles 10 et 11 de la Constitution, lus en combinaison avec les articles 146 et 160 de la Constitution, avec les articles 6 et 7 de la Convention européenne des droits de l'homme, avec l'article 15 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, avec l'article 1^{er} du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme et avec les principes de la sécurité juridique, de la séparation des pouvoirs et de la non-rétroactivité en matière pénale, en ce que la disposition entreprise rétroagit au 9 septembre 1984, sans que des circonstances impérieuses d'intérêt général soient invoquées, alors que de telles circonstances sont une condition qui est nécessaire pour justifier des dispositions législatives rétroactives ayant une incidence sur des litiges pendants.

B.5. L'article 54 du décret du 21 novembre 2003 modifiant le décret du 18 mai 1999 portant organisation de l'aménagement du territoire insère un article 192bis nouveau, qui énonce :

« Jusqu'à la date d'entrée en vigueur de la liste des modifications de fonction soumises à l'octroi de permis, visée à l'article 99, § 1^{er}, 6°, et avec effet rétroactif au 9 septembre 1984, les modifications de fonctions citées ci-après sont également censées soumises à l'octroi de permis en raison de l'importante incidence spatiale sur l'environnement immédiat :

1° en cas de modification de la fonction principale d'un bâtiment ayant fait l'objet d'un permis, lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone réservée aux équipements communautaires ou aux équipements utilitaires publics, une zone d'habitat ou une zone de destination y assimilée, et que la nouvelle utilisation consiste en une discothèque, le stockage de ferraille, d'épaves de voitures ou de déchets, l'offre en vente ou en échange de services dans un local qui fait plus de trois cents mètres carrés;

2° en cas de modification de la fonction principale d'un bâtiment ayant fait l'objet d'un permis, lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans un zoning industriel ou une zone de destination y assimilée, et que la nouvelle utilisation consiste en l'offre en vente ou en échange de biens ou de services;

3° lorsque la fonction principale d'un bâtiment ayant fait l'objet d'un permis est modifié[e], lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone agricole ou une zone de destination assimilée, et que la nouvelle utilisation n'est pas du type agricole;

4° en cas de modification de la fonction principale d'un bâtiment autorisé, lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone-tampon, une zone verte, une zone de parc ou boisée ou une zone de destination y assimilée, et que la nouvelle utilisation est différente de l'utilisation initiale;

5° en cas de modification de la principale fonction d'un bâtiment ayant fait l'objet d'un permis, lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone de récréation ou une zone de destination assimilée, et que la nouvelle utilisation vise le logement permanent;

6° en cas de modification de la principale fonction d'un bâtiment ayant fait l'objet d'un permis, lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone d'exploitation ou une zone de destination assimilée, et que la nouvelle utilisation consiste dans l'entreposage de ferraille, d'épaves de voitures ou de déchets. »

B.6.1. Les travaux préparatoires font apparaître que, par l'article 54 du décret du 21 novembre 2003, le législateur décrétaal entendait confirmer avec effet rétroactif l'arrêté du 17 juillet 1984 pour la période durant laquelle celui-ci a été en vigueur, soit du 9 septembre 1984 au 30 avril 2000 :

« Dans un arrêt de la Cour d'appel d'Anvers, l'arrêté du Gouvernement flamand du 17 juillet 1984 a été déclaré illégal au motif que les raisons invoquées dans le préambule de l'arrêté pour justifier l'urgence, sur la base desquelles il a été omis de demander l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat, n'étaient pas valables.

[...]

Cela implique que plusieurs contrevenants pourraient échapper, pour des raisons purement procédurales, à une condamnation et à l'imposition d'une mesure de réparation, alors qu'ils pouvaient à tout moment savoir qu'ils commettaient une infraction. » (*Doc.*, Parlement flamand, 2002-2003, n° 1800/1, p. 20)

« Il convient d'éviter qu'en ce qui concerne l'arrêté du 17 juillet 1984, une jurisprudence très divergente puisse se développer au sujet des circonstances évoquées ci-avant dans lesquelles cet arrêté a été adopté. [...]

Il est donc nécessaire de confirmer par décret, de manière rétroactive et sans modification, le contenu de la réglementation qui, à l'estime de la Cour d'appel d'Anvers, aurait été imposée de manière irrégulière quant à la forme; en d'autres termes, il y a lieu de valider par voie décrétaale ce règlement déclaré inapplicable par cette Cour, avec effet au jour de l'entrée en vigueur de cet arrêté » (*ibid.*, pp. 21-22).

B.6.2. L'arrêté précité disposait :

« Article 1^{er}. Lorsque l'utilisation d'un bâtiment pour lequel est délivré un permis est modifiée, en ce qui concerne la fonction principale, de sorte que le bâtiment est affecté à un usage nouveau cette modification est censée avoir un impact important sur l'espace environnant lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone d'équipement communautaire et de services publics, une zone d'habitat ou une zone de destination y assimilée et pour autant que l'usage nouveau consiste en un dancing, un dépôt de mitraille, de véhicules usagés et de déchets, une offre en vente ou en échange de biens et services dans un espace supérieur à trois cents mètres carrés. Pour ces modifications d'utilisation l'obtention préalable d'un permis s'impose en vertu des règles fixées par l'article 44, premier paragraphe, point 7, de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 29 mars 1962.

Art. 2. Lorsque l'utilisation d'un bâtiment pour lequel est délivré un permis est modifiée, en ce qui concerne la fonction principale, de sorte que le bâtiment est affecté à un usage nouveau, cette modification est censée avoir un impact important sur l'espace environnant lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone industrielle ou une zone de destination y assimilée et pour autant que le nouvel usage consiste en l'offre en vente ou en échange de biens et services. Pour ces modifications d'utilisation l'obtention préalable d'un permis s'impose en vertu des règles fixées par l'article 44, premier paragraphe, point 7, de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 29 mars 1962.

Art. 3. Lorsque l'utilisation d'un bâtiment pour lequel est délivré un permis est modifiée, en ce qui concerne la fonction principale, de sorte que le bâtiment est affecté à un usage nouveau, cette modification est censée avoir un impact important sur l'espace environnant lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone agricole ou une zone de destination y assimilée et pour autant que l'usage nouveau soit d'une nature autre qu'agricole. Pour ces modifications d'utilisation l'obtention préalable d'un permis s'impose en vertu des règles fixées par l'article 44, premier paragraphe, point 7, de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 29 mars 1962.

Art. 4. Lorsque l'utilisation d'un bâtiment pour lequel est délivré un permis est modifiée, en ce qui concerne la fonction principale, de sorte que le bâtiment est affecté à un usage nouveau, cette modification est censée avoir un impact important sur l'espace environnant lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone d'isolement, une zone d'espaces verts, une zone de parcs, une zone forestière ou une zone d'affectation y assimilée et pour autant que l'usage nouveau soit d'une nature différente de celui prévu originellement. Pour ces modifications d'utilisation l'obtention préalable d'un permis s'impose en vertu des règles fixées par l'article 44, premier paragraphe, point 7, de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 29 mars 1962.

Art. 5. Lorsque l'utilisation d'un bâtiment pour lequel est délivré un permis est modifiée, en ce qui concerne la fonction principale, de sorte que le bâtiment est affecté à un usage nouveau, cette modification est censée avoir un impact important sur l'espace environnant lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone de loisirs ou une zone de destination y assimilée et pour autant que l'usage nouveau consiste à donner au bâtiment un caractère de résidence permanente. Pour ces modifications d'utilisation l'obtention préalable d'un permis s'impose en vertu des règles fixées par l'article 44, premier paragraphe, point 7, de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 29 mars 1962.

Art. 6. Lorsque l'utilisation d'un bâtiment est modifiée, en ce qui concerne la fonction principale, de sorte que le bâtiment est affecté à un usage nouveau, cette modification est censée avoir un impact important sur l'espace environnant lorsqu'il s'agit d'un bâtiment situé dans une zone d'extraction ou une zone de destination y assimilée et pour autant que l'usage nouveau consiste à en faire un dépôt de mitraille, de véhicules utilisés et de déchets. Pour ces modifications d'utilisation l'obtention préalable d'un permis s'impose en vertu des règles fixées par l'article 44, premier paragraphe, point 7, de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 29 mars 1962. »

B.7. Toute infraction à l'article 192bis du décret relatif à l'urbanisme est pénalement sanctionnée par l'article 99, § 1^{er}, 6^o, combiné avec les articles 146 et 147, de ce décret. Toute infraction à l'article 44, § 1^{er}, 7^o, de la loi organique de l'urbanisme, inséré par l'article 2 du décret du 28 juin 1984 complétant la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du 29 mars 1962 (*Moniteur belge*, 30 août 1984), était également sanctionnée pénalement par l'article 64, alinéa 4, de la loi organique de l'urbanisme, inséré par l'article 2 du décret précité.

B.8. L'ancien article 44, § 1^{er}, 7^o, de la loi du 29 mars 1962 organique de l'urbanisme exigeait déjà l'obtention d'un permis pour modifier la fonction principale d'un bâtiment. Cet article disposait toutefois que la modification de l'usage d'un bâtiment n'était soumise à un permis que « pour autant que cette modification figure sur une liste à arrêter par le Gouvernement flamand ».

Par conséquent, l'obligation, prévue par cette ancienne disposition, de disposer d'un permis pour les modifications de fonction ne pouvait s'appliquer sans que cette liste ait été fixée dans un arrêté d'exécution.

B.9.1. Du fait que la Cour d'appel d'Anvers, par arrêt du 18 octobre 1999, a déclaré inapplicable l'arrêt précité du 17 juillet 1984, estimant que l'urgence qui était invoquée pour ne pas demander l'avis préalable de la section de législation du Conseil d'Etat était insuffisamment motivée, une insécurité juridique s'est installée, à laquelle le législateur décrétoal a entendu remédier. Cette insécurité juridique est d'autant plus grande que le constat, par la Cour d'appel précitée, ne vaut qu'*inter partes* et qu'il concerne un arrêt qui était appliqué depuis plus de quinze ans.

B.9.2. Lorsqu'une mesure réglementaire est susceptible d'être considérée comme illégale conformément à l'article 159 de la Constitution, il appartient en principe à l'autorité qui a adopté la norme en cause de la refaire dans le respect des formalités qu'elle n'avait pas observées. En l'espèce, le législateur décrétoal a entendu remédier à l'impossibilité légale dans laquelle se trouvait le Gouvernement flamand, vu le remplacement de la législation de base, de rétablir l'arrêt du 17 juillet 1984 qui avait été abrogé par un arrêt du 14 avril 2000, en adoptant une disposition décrétoale en 2003 avec effet rétroactif au 9 septembre 1984.

B.10. Il convient toutefois d'examiner si le procédé utilisé par le législateur décrétoal est raisonnablement justifié.

B.11. L'insertion du contenu d'un arrêt dans une disposition décrétoale a pour conséquence que le Conseil d'Etat et les cours et tribunaux ne peuvent se prononcer sur ce contenu.

B.12.1. Ainsi qu'il a été relevé au B.6.1, les travaux préparatoires du décret du 21 novembre 2003 font apparaître que l'intention du législateur décrétoal était en particulier d'éviter qu'une jurisprudence divergente apparaisse au sujet de l'arrêt du 17 juillet 1984.

B.12.2. Un arrêt de la Cour d'appel d'Anvers du 18 octobre 1999 a jugé illégal l'arrêt du 17 juillet 1984 pour cause de non-consultation de la section de législation du Conseil d'Etat, prescrite par l'article 2, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat. Toutefois, la même Cour d'appel ainsi que le Conseil d'Etat ont appliqué cet arrêt à plusieurs reprises.

La décision qui avait conclu à l'illégalité de l'arrêt du Gouvernement flamand du 17 juillet 1984 était fondée sur l'omission de formalités que le Gouvernement flamand était tenu de respecter. L'acte que le législateur décrétoal a refait ne s'est pas approprié les vices de forme qui pouvaient entacher l'arrêt du Gouvernement flamand du 17 juillet 1984.

B.13. Le constat, dans un arrêt qui ne vaut qu'*inter partes*, d'un vice de forme dans l'adoption d'un arrêt dont le contenu n'est pas contesté ne peut avoir pour effet que le législateur décrétoal soit dans l'impossibilité de remédier à l'insécurité juridique née de ce constat. Etant donné que le contenu de la disposition décrétoale coïncide avec le contenu de l'arrêt, l'acte soumis à un permis est défini de manière suffisamment précise et les personnes auxquelles les dispositions pénales du décret organique de l'urbanisme sont applicables peuvent, sur la base de ces dispositions, connaître les faits et négligences qui entraînent leur responsabilité pénale, de sorte qu'il n'est pas porté atteinte en l'espèce à l'exigence de non-rétroactivité de la loi pénale.

B.14. De surcroît, en substituant la disposition attaquée à l'arrêt et en confirmant implicitement que les permis déjà délivrés restent acquis à la date de leur délivrance, le législateur décrétoal a pris une mesure qui est justifiée par les circonstances particulières mentionnées en B.6.1.

B.15. Le moyen n'est pas fondé.

Par ces motifs,

la Cour

rejette le recours.

Ainsi prononcé en langue néerlandaise, en langue française et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, à l'audience publique du 8 mars 2005.

Le greffier,

P.-Y. Dutilleux

Le président,

A. Arts

SCHIEDSHOF

[2005/200746]

Auszug aus dem Urteil Nr. 56/2005 vom 8. März 2005

Geschäftsverzeichnisnummer 2982

In Sachen: Klage auf Nichtigklärung von Artikel 192*bis* des Dekrets der Flämischen Region vom 18. Mai 1999 über die Organisation der Raumordnung, eingefügt durch Artikel 54 des Dekrets vom 21. November 2003, erhoben von M. Van Reeth und B. Van Rompuy.

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden A. Arts und M. Melchior, und den Richtern P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke und J. Spreutels, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden A. Arts,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

I. Gegenstand der Klage und Verfahren

Mit einer Klageschrift, die dem Hof mit am 20. April 2004 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 21. April 2004 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben M. Van Reeth und B. Van Rompuy, zusammen wohnhaft in 3140 Keerbergen, Stationsstraat 9A, Klage auf Nichtigklärung von Artikel 192*bis* des Dekrets der Flämischen Region vom 18. Mai 1999 über die Organisation der Raumordnung, eingefügt durch Artikel 54 des Dekrets vom 21. November 2003 (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 29. Januar 2004).

(...)

II. In rechtlicher Beziehung

(...)

In bezug auf die Zulässigkeit

B.1. Die Flämische Regierung ficht die Zulässigkeit der Nichtigkeitsklage an, weil die klagenden Parteien nicht das rechtlich erforderliche Interesse besäßen. Sie seien nicht an einem Gerichtsverfahren beteiligt, in dem die angefochtene Dekretsbestimmung zu ihrem Nachteil geltend gemacht werden könne.

B.2.1. Die Verfassung und das Sondergesetz vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof erfordern, daß jede natürliche oder juristische Person, die eine Nichtigkeitsklage erhebt, ein Interesse nachweist. Das erforderliche Interesse liegt nur bei jenen Personen vor, deren Situation durch die angefochtene Rechtsnorm unmittelbar und ungünstig beeinflusst werden könnte.

B.2.2. Der Umstand, daß die klagenden Parteien bisher nicht in ein Gerichtsverfahren verwickelt sind, kann nicht zur Folge haben, daß sie kein Interesse an ihrer Nichtigkeitsklage gegen eine Dekretsbestimmung, die rückwirkend Ausführungsbestimmungen bestätigt, haben könnten. Es ist nämlich nicht auszuschließen, daß sie noch wegen der fortgesetzten Benutzung einer Immobilie, die gegen den geltenden Raumordnungsplan verstößt, verfolgt werden könnten oder daß sie sogar Gegenstand einer Wiederherstellungsmaßnahme oder einer Anordnung zur Unterlassung bzw. einer Unterlassungsklage sein könnten.

B.3. Die Einrede wird abgewiesen.

Zur Hauptsache

B.4. Die klagenden Parteien führen an, Artikel 192bis des Dekrets vom 18. Mai 1999 über die Organisation der Raumordnung, in der durch Artikel 54 des Dekrets vom 21. November 2003 eingefügten Fassung, verstoße gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, in Verbindung mit den Artikeln 146 und 160 der Verfassung, mit den Artikeln 6 und 7 der Europäischen Menschenrechtskonvention, mit Artikel 15 des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte, mit Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention sowie mit den Grundsätzen der Rechtssicherheit, der Gewaltentrennung und der Nichtrückwirkung in Strafsachen, da die angefochtene Bestimmung rückwirkend ab dem 9. September 1984 gelte, ohne daß hierfür zwingende Umstände von allgemeinem Interesse angeführt würden, während solche Umstände eine notwendige Bedingung seien, um rückwirkende Gesetzesbestimmungen, die einen Einfluß auf anhängige Gerichtsverfahren hätten, zu rechtfertigen.

B.5. Artikel 54 des Dekrets vom 21. November 2003 zur Abänderung des Dekrets vom 18. Mai 1999 über die Organisation der Raumordnung fügt einen neuen Artikel 192bis mit folgendem Wortlaut ein:

«Bis zu dem Tag, an dem die in Artikel 99 § 1 Nr. 6 vorgesehene Liste der genehmigungspflichtigen Funktionsänderungen in Kraft tritt, und rückwirkend ab dem 9. September 1984 gelten ebenfalls die nachstehend angeführten Nutzungsänderungen als genehmigungspflichtig wegen der bedeutenden raumordnerischen Auswirkung auf das unmittelbare Umfeld:

1. wenn die Hauptfunktion eines genehmigten Gebäudes geändert wird, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das in einem Gebiet für Gemeinschaftseinrichtungen und gemeinnützige Ausstattungen liegt, um ein Wohngebiet oder ein damit gleichgestelltes Bestimmungsgebiet und die neue Nutzung in einem Dancing, im Lagern von Schrott, Autowracks oder Abfällen, im Anbieten zum Kauf oder zum Tausch von Dienstleistungen innerhalb eines Raums, der größer ist als dreihundert Quadratmeter, besteht;

2. wenn die Hauptfunktion eines genehmigten Gebäudes geändert wird, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich in einem Industriegebiet oder einem damit gleichgestellten Bestimmungsgebiet befindet, und die neue Nutzung darin besteht, Güter oder Dienstleistungen zum Kauf oder zum Tausch anzubieten;

3. wenn die Hauptfunktion eines genehmigten Gebäudes geändert wird, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich in einem landwirtschaftlichen Gebiet oder in einem damit gleichgestellten Bestimmungsgebiet befindet, und die neue Nutzung nicht landwirtschaftlich ist;

4. wenn die Hauptfunktion eines genehmigten Gebäudes geändert wird, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich in einer Pufferzone, einem Grün-, Park- oder Waldgebiet oder einem damit gleichgestellten Bestimmungsgebiet befindet, und die neue Nutzung in irgendeiner anderen Nutzung als der ursprünglichen besteht;

5. wenn die Hauptfunktion eines genehmigten Gebäudes geändert wird, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich in einem Erholungsgebiet oder einem damit gleichgestellten Bestimmungsgebiet befindet, und die neue Nutzung in der dauerhaften Bewohnung besteht;

6. wenn die Hauptfunktion eines genehmigten Gebäudes geändert wird, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich in einem Abbaugelände oder einem damit gleichgestellten Bestimmungsgebiet befindet, und die neue Nutzung im Lagern von Schrott, Autowracks oder Abfällen besteht.»

B.6.1. Aus den Vorarbeiten geht hervor, daß der Dekretgeber mit Artikel 54 des Dekrets vom 21. November 2003 bezweckte, den Erlaß vom 17. Juli 1984 rückwirkend für den Zeitraum seiner Gültigkeit zu bestätigen, nämlich vom 9. September 1984 bis zum 30. April 2000:

«In einem Urteil des Appellationshofes Antwerpen wurde der Erlaß der Flämischen Regierung vom 17. Juli 1984 [...] für gesetzwidrig erklärt, weil die in der Einleitung des Erlasses angeführten Gründe zur Untermauerung der Dringlichkeit, aufgrund deren man es unterließ, ein Gutachten der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates einzuholen, nicht fundiert waren.

[...]

Dies hat zur Folge, daß eine Reihe von Zuwiderhandelnden aus bloßen Verfahrensgründen einer Verurteilung und der Auferlegung einer Wiederherstellungsmaßnahme entgehen können, obwohl sie jeder Zeit wissen konnten, daß sie eine Übertretung begingen.» (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2002-2003, Nr. 1800/1, S. 20)

«Es ist zu vermeiden, daß im Zusammenhang mit dem Erlaß vom 17. Juli 1984 eine sehr unterschiedliche Rechtsprechung in bezug auf die vorstehend angeführten Umstände, unter denen dieser Erlaß zustande gekommen ist, entstehen kann. [...]

Daher ist es notwendig, die inhaltliche Regelung, die nach Auffassung des Appellationshofes Antwerpen auf formell regelwidrige Weise auferlegt worden sei, rückwirkend und unverändert durch ein Dekret zu bestätigen; mit anderen Worten, die durch den Hof für nicht anwendbar erklärte Verordnung durch Dekret mit Wirkung von dem Tag, an dem dieser Erlaß in Kraft getreten ist, zu bestätigen.» (ebenda, SS. 21-22)

B.6.2. Der obenerwähnte Erlaß lautete:

«Artikel 1. Wenn die Nutzung eines genehmigten Gebäudes hinsichtlich der Hauptfunktion geändert und durch eine neue Nutzung ersetzt wird, so wird davon ausgegangen, daß diese Nutzungsänderung eine bedeutende raumordnerische Auswirkung auf das unmittelbare Umfeld hat, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das in einem Gebiet für Gemeinschaftseinrichtungen und gemeinnützige Ausstattungen liegt, um ein Wohngebiet oder ein damit gleichgestelltes Bestimmungsgebiet und die neue Nutzung in einem Dancing, im Lagern von Schrott, Autowracks oder Abfällen, im Anbieten zum Kauf oder zum Tausch von Gütern oder Dienstleistungen innerhalb eines Raums, der größer ist als dreihundert Quadratmeter, besteht. Für die Nutzungsänderungen muß vorher eine Genehmigung eingeholt werden gemäß den Regeln von Artikel 44 § 1 Nr. 7 des Grundlagengesetzes vom 29. März 1962 über die Raumordnung und den Städtebau.

Art. 2. Wenn die Nutzung eines genehmigten Gebäudes hinsichtlich der Hauptfunktion geändert und durch eine neue Nutzung ersetzt wird, so wird davon ausgegangen, daß diese Nutzungsänderung eine bedeutende raumordnerische Auswirkung auf das unmittelbare Umfeld hat, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich in einem Industriegebiet oder einem damit gleichgestellten Bestimmungsgebiet befindet, und die neue Nutzung darin besteht, Güter oder Dienstleistungen zum Kauf oder zum Tausch anzubieten. Für die Nutzungsänderungen muß vorher eine Genehmigung eingeholt werden gemäß den Regeln von Artikel 44 § 1 Nr. 7 des Grundlagengesetzes vom 29. März 1962 über die Raumordnung und den Städtebau.

Art. 3. Wenn die Nutzung eines genehmigten Gebäudes hinsichtlich der Hauptfunktion geändert und durch eine neue Nutzung ersetzt wird, so wird davon ausgegangen, daß diese Nutzungsänderung eine bedeutende raumordnerische Auswirkung auf das unmittelbare Umfeld hat, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich in einem landwirtschaftlichen Gebiet oder in einem damit gleichgestellten Bestimmungsgebiet befindet, und es sich bei der neuen Nutzung um eine andere als eine landwirtschaftliche Nutzung handelt. Für die Nutzungsänderungen muß vorher eine Genehmigung eingeholt werden gemäß den Regeln von Artikel 44 § 1 Nr. 7 des Grundlagengesetzes vom 29. März 1962 über die Raumordnung und den Städtebau.

Art. 4. Wenn die Nutzung eines genehmigten Gebäudes hinsichtlich der Hauptfunktion geändert und durch eine neue Nutzung ersetzt wird, so wird davon ausgegangen, daß diese Nutzungsänderung eine bedeutende raumordnerische Auswirkung auf das unmittelbare Umfeld hat, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich in einer Pufferzone, einem Grün-, Park- oder Waldgebiet oder einem damit gleichgestellten Bestimmungsgebiet befindet, und die neue Nutzung in irgendeiner anderen Nutzung als der ursprünglichen besteht. Für die Nutzungsänderungen muß vorher eine Genehmigung eingeholt werden gemäß den Regeln von Artikel 44 § 1 Nr. 7 des Grundlagengesetzes vom 29. März 1962 über die Raumordnung und den Städtebau.

Art. 5. Wenn die Nutzung eines genehmigten Gebäudes hinsichtlich der Hauptfunktion geändert und durch eine neue Nutzung ersetzt wird, so wird davon ausgegangen, daß diese Nutzungsänderung eine bedeutende raumordnerische Auswirkung auf das unmittelbare Umfeld hat, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich in einem Erholungsgebiet oder einem damit gleichgestellten Bestimmungsgebiet befindet, und die neue Nutzung in der dauerhaften Bewohnung besteht. Für die Nutzungsänderungen muß vorher eine Genehmigung eingeholt werden gemäß den Regeln von Artikel 44 § 1 Nr. 7 des Grundlagengesetzes vom 29. März 1962 über die Raumordnung und den Städtebau.

Art. 6. Wenn die Nutzung eines genehmigten Gebäudes hinsichtlich der Hauptfunktion geändert und durch eine neue Nutzung ersetzt wird, so wird davon ausgegangen, daß diese Nutzungsänderung eine bedeutende raumordnerische Auswirkung auf das unmittelbare Umfeld hat, wenn es sich um ein Gebäude handelt, das sich in einem Abbaugelände oder einem damit gleichgestellten Bestimmungsgebiet befindet, und die neue Nutzung im Lagern von Schrott, Autowracks oder Abfällen besteht. Für die Nutzungsänderungen muß vorher eine Genehmigung eingeholt werden gemäß den Regeln von Artikel 44 § 1 Nr. 7 des Grundlagengesetzes vom 29. März 1962 über die Raumordnung und den Städtebau.»

B.7. Eine Übertretung von Artikel 192bis des Städtebaudekrets wird durch Artikel 99 § 1 Nr. 6 in Verbindung mit den Artikeln 146 und 147 dieses Dekrets strafrechtlich geahndet. Eine Übertretung von Artikel 44 § 1 Nr. 7 des Städtebaugesetzes, der durch Artikel 2 des Dekrets vom 28. Juni 1984 zur Ergänzung des Grundlagengesetzes vom 29. März 1962 über die Raumordnung und den Städtebau eingefügt wurde (*Belgisches Staatsblatt*, 30. August 1984), wurde ebenfalls strafrechtlich geahndet durch Artikel 64 Absatz 4 des Städtebaugesetzes, der durch Artikel 2 des obengenannten Dekrets eingefügt wurde.

B.8. Der frühere Artikel 44 § 1 Nr. 7 des Städtebaugesetzes vom 29. März 1962 sah bereits eine Genehmigungspflicht für die Änderung der Hauptfunktion eines Gebäudes vor. Dieser Artikel besagte jedoch, daß die Änderung der Nutzung eines Gebäudes nur genehmigungspflichtig ist, «sofern diese Änderung in einer durch die Flämische Regierung festzulegenden Liste angeführt ist».

Somit konnte die durch die frühere Bestimmung vorgesehene Genehmigungspflicht für Nutzungsänderungen nicht angewandt werden, solange diese Liste nicht in einem Ausführungserlaß festgelegt war.

B.9.1. Nachdem der Appellationshof Antwerpen in einem Urteil vom 18. Oktober 1999 den obengenannten Erlaß vom 17. Juli 1984 für nicht anwendbar erklärt hat, da er den Standpunkt vertrat, daß die Dringlichkeit, die geltend gemacht wurde, um ein vorheriges Gutachten der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates nicht einzuholen, unzureichend begründet gewesen sei, ist eine Rechtsunsicherheit entstanden, die der Dekretgeber aufheben wollte. Diese Rechtsunsicherheit ist um so größer, als die Feststellung durch den obenerwähnten Appellationshof nur *inter partes* gilt und sie einen Erlaß betrifft, der mehr als 15 Jahre lang angewandt wurde.

B.9.2. Wenn eine Verordnungsmaßnahme gemäß Artikel 159 der Verfassung möglicherweise als gesetzwidrig angesehen werden kann, obliegt es in der Regel der Obrigkeit, die diese Norm angenommen hat, sie unter Beachtung der Formvorschriften, die sie nicht eingehalten hat, wiederherzustellen. Im vorliegenden Fall wollte der Dekretgeber eine Lösung finden für die gesetzliche Unmöglichkeit der Flämischen Regierung, angesichts des Ersatzes der Basisgesetzgebung den durch Erlaß vom 14. April 2000 aufgehobenen Erlaß vom 17. Juli 1984 wiederherzustellen, indem eine Dekretsbestimmung im Jahr 2003 rückwirkend bis zum 9. September 1984 angenommen wurde.

B.10. Es ist jedoch zu prüfen, ob die Vorgehensweise des Dekretgebers vernünftig gerechtfertigt ist.

B.11. Die Übernahme des Inhaltes eines Erlasses in eine Dekretsbestimmung hat zur Folge, daß der Staatsrat und die Gerichtshöfe und Gerichte sich nicht zu diesem Inhalt äußern können.

B.12.1. Wie in B.6.1 bemerkt wurde, geht aus den Vorarbeiten zum Dekret vom 21. November 2003 hervor, daß der Dekretgeber insbesondere vermeiden wollte, daß im Zusammenhang mit dem Erlaß vom 17. Juli 1984 eine unterschiedliche Rechtsprechung entstehen würde.

B.12.2. Durch Urteil des Appellationshofes Antwerpen vom 18. Oktober 1999 wurde der Erlaß vom 17. Juli 1984 für gesetzwidrig erklärt wegen der Mißachtung der Befragung der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates, so wie sie durch Artikel 2 Absatz 2 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat vorgeschrieben ist. Allerdings haben derselbe Appellationshof und der Staatsrat diesen Erlaß bereits mehrfach angewandt.

Die Entscheidung, mit der der Erlaß der Flämischen Regierung vom 17. Juli 1984 für gesetzwidrig erklärt wurde, beruhte auf der Nichteinhaltung von Formvorschriften, die die Flämische Regierung beachten mußte. Die Handlung, die der Dekretgeber erneut ausgeführt hat, ist nicht mit den Formmängeln behaftet, die den Erlaß der Flämischen Regierung vom 17. Juli 1984 antasten konnten.

B.13. Wenn ein Formmangel bei der Ausarbeitung eines Erlasses, dessen Inhalt nicht bestritten wird, in einem Urteil, das nur *inter partes* gilt, festgestellt wird, kann dies nicht zur Folge haben, daß es dem Dekretgeber unmöglich wäre, die durch diese Feststellung entstandene Rechtsunsicherheit auszuräumen. Da der Inhalt der Dekretsbestimmung mit dem Inhalt des Erlasses übereinstimmt, ist die genehmigungspflichtige Handlung ausreichend präzise beschrieben und kann jeder, auf den die Strafbestimmungen des Städtebaudekrets Anwendung finden, aufgrund dessen die Taten und Unterlassungen kennen, durch die er strafrechtlich haftbar wird, so daß im vorliegenden Fall dem Erfordernis der Nichtrückwirkung von Strafgesetzen nicht Abbruch geleistet wird.

B.14. Überdies hat der Dekretgeber, indem er die angefochtene Bestimmung an die Stelle dieses Erlasses gesetzt und implizit bestätigt hat, daß die bereits erteilten Genehmigungen zu den Daten, an denen sie erteilt wurden, als weiterhin erworben gelten, eine Maßnahme ergriffen, die ihre Rechtfertigung in den in B.6.1 angeführten besonderen Umständen findet.

B.15. Der Klagegrund ist unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

weist die Klage zurück.

Verkündet in niederländischer, französischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 8. März 2005.

Der Kanzler,
P.-Y. Dutilleux

Der Vorsitzende,
A. Arts

POUVOIR JUDICIAIRE

[2005/12070]

Juridictions du travail. — Erratum

Au *Moniteur belge* n° 70 du 3 mars 2005, page 8569, dans le texte français : à la place de « Cinq places vacantes d'employé (homme ou femme) au greffe du tribunal du travail de Nivelles », il faut lire « Quatre places vacantes d'employé (homme ou femme) au greffe du tribunal du travail de Nivelles ».

RECHTERLIJKE MACHT

[2005/12070]

Arbeidsgerechten. — Erratum

In het *Belgisch Staatsblad* nr. 70 van 3 maart 2005, pagina 8569, in de Nederlandse tekst : in de plaats van « Vijf vacante betrekkingen van beambte (man of vrouw) bij de griffie van de arbeidsrechtbank te Nijvel », dient « Vier vacante betrekkingen van beambte (man of vrouw) bij de griffie van de arbeidsrechtbank te Nijvel » te worden gelezen.

SERVICE PUBLIC FEDERAL JUSTICE

[C - 2005/09200]

Commission chargée du renouvellement des organes du culte musulman. — Election des organes représentatifs du culte musulman auprès des autorités belges — 20 mars 2005 — Erratum du règlement électoral

L'erratum suivant est apporté au règlement électoral publié au *Moniteur belge* du 14 février 2005.

1. Complément à l'article 8

— Modifier le point 8.3 comme suit :

Proclamation des élus. — Réclamation

— Mettre l'intitulé du point 8.4 au pluriel (« 8.4 Modalités particulières »).

— Faire précéder le texte actuel du point 8.4 par l'indication du numéro 8.4.1.

— Compléter le point 8.3 avec un deuxième alinéa comme suit :

« La Commission proclame le résultat officiel des élections.

Les éventuelles réclamations pourront être introduites par lettre recommandée auprès de la Commission dans les huit jours calendrier suivant la proclamation officielle des résultats. »

— Compléter le point 8.4 par un point 8.4.2 et un point 8.4.3 rédigés comme suit :

« 8.4.2. Si, lors de l'opération décrite au point 8.2, il est constaté qu'une des deux catégories électorales en concurrence (d'entre les catégories M et T s'il s'agit d'une circonscription électorale provinciale, d'entre les catégories C et AAC s'il s'agit d'une circonscription bi-régionale) obtient un plus grand nombre de sièges qu'elle ne compte de candidats, les sièges n'ayant pu être conférés sont attribués aux candidats non élus de l'autre catégorie électorale ayant obtenu, dans la même circonscription, le plus grand nombre de voix, dans l'ordre d'importance du nombre de ces voix.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST JUSTITIE

[C - 2005/09200]

Commissie belast met de hernieuwing van de organen van de islamitische eredienst. — Verkiezing van de representatieve organen van de islamitische eredienst bij de Belgische overheid — 20 maart 2005 — Erratum van het verkiezingsreglement

Aan het in het *Belgisch Staatsblad* van 14 februari 2005 gepubliceerde verkiezingsreglement wordt het volgende erratum aangebracht.

1. Vervollediging van artikel 8

— Het punt 8.3. wijzigen in :

Afkomdiging van der verkozenen. — Beroep

— de titel van punt 8.4 in het meervoud zetten « Bijzondere bepalingen »;

— de huidige tekst van punt 8.4 laten voorafgaan door het nummer 8.4.1;

— Punt 8.3 vervolledigen met een tweede alinea luidend als volgt :

« De Commissie homoligt de officiële verkiezingsuitslag af.

Eventuele beswaren kunnen bij aangetekende brief bij de Commissie worden ingediend binnen acht kalenderdagen na de officiële afkondiging van de verkiezingsuitslag. »

— het punt 8.4 vervolledigen met een punt 8.4.2 en 8.4.3 luidend als volgt :

« 8.4.2. Indien door de verrichtingen beschreven onder punt 8.2 wordt vastgesteld dat in dezelfde kiesomschrijving één van de samen opkomende kiescategorieën (wat de kiescategorieën M en T betreft gaat het om een provinciale kiesomschrijving en wat de kiescategorieën B en ACA gaat het om een bi-regionale kiesomschrijving) een groter aantal zetels bekomt dan zij kandidaten telt, worden de zetels die niet konden worden toegekend verdeeld onder de niet verkozen kandidaten van de andere kiescategorie die de meeste stemmen behaalden; hun rangorde wordt bepaald door het aantal behaalde stemmen.

8.4.3. Si le nombre de sièges attribué à une circonscription électorale par application de l'opération décrite au point 8.1 est supérieur au nombre de candidats qui s'y présentent, toutes catégories électorales confondues (catégories M et T confondues s'il s'agit d'une circonscription provinciale, catégories C et AAC confondues s'il s'agit d'une circonscription bi-régionale), il est procédé comme suit :

8.4.3.1. dans une circonscription provinciale (catégories M et T en concurrence)

La Commission répartit d'abord les sièges correspondant aux candidats disponibles, toutes catégories confondues, entre les candidats de la catégorie M et ceux de la catégorie T, suivant la procédure décrite au point 8.2.

La règle décrite au point 8.4.2 trouve, le cas échéant, à s'appliquer.

La Commission détermine, par rapport au nombre total de suffrages exprimés, le pourcentage du nombre de voix obtenues respectivement par l'ensemble des candidats M et par l'ensemble des candidats T. Les sièges restants sont attribués, en fonction de ces pourcentages, aux candidats non élus M et T qui ont obtenu le plus grand nombre de voix parmi ceux s'étant présentés dans les autres circonscriptions électorales provinciales faisant partie de la même région linguistique. Le rang d'élection de ces candidats se détermine par l'ordre d'importance du nombre de voix qu'ils ont obtenues.

Si l'hypothèse visée au point 8.4.3 se produit dans la circonscription de Bruxelles, la même procédure que celle décrite ci-dessus s'applique, sauf que pour l'attribution des sièges en surplus par rapport au nombre de candidats disponibles, sont pris en considération les candidats M et T non élus ayant obtenu le plus grand nombre de voix dans l'une quelconque des autres circonscriptions électorales provinciales.

Exemple chiffré

Soit une circonscription provinciale où le nombre d'électeurs inscrits, catégories M et T confondues, s'élève à 13.998, par quoi la circonscription se voit attribuer 13 sièges sur la base de l'opération décrite au point 8.1.

Le nombre de candidats disponibles, catégories M et T confondues, s'établit à 7, de sorte que 6 sièges restent à pourvoir.

Le nombre total de votes valables s'établit à 13.770. Le nombre d'électeurs qui se sont abstenus de voter s'élève donc à 228, à supposer que tous les votants aient exprimé un vote valable.

Le nombre de voix obtenues par l'ensemble des candidats M et par l'ensemble des candidats T s'établit comme suit :

— candidats M : 2.295, ce qui représente 16,66 % du nombre total de votes valables ;

— candidats T : 11.475, ce qui représente 83,33 % du nombre total de votes valables.

$$(2.295 + 11.475 = 13.770)$$

Les 7 premiers sièges correspondant aux 7 candidats disponibles se répartissent comme suit entre les candidats M et les candidats T :

	Candidats « Marocains »
	2.295
: 1	2.295 VI
: 2	1.147,5
: 3	765
: 4	573,75
: 5	459
: 6	382,5
: 7	327,85

8.4.3 Indien het aantal zetels toegekend aan één kiesomschrijving bij toepassing van de onder punt 8.1 beschreven verrichting groter is dan de voorgedragen kandidaten, alle kiescategorieën samen (categorieën M en T samen indien het een provinciale kiesomschrijving betreft, categorieën B en ACA samen indien het een bi-regionale kiesomschrijving betreft) wordt als volgt gehandeld :

8.4.3.1. in een provinciale kiesomschrijving (categorieën M en T samen opkomend)

De Commissie verdeelt eerst de zetels overeenkomend met de beschikbare kandidaten, alle categorieën samen, tussen de kandidaten van de categorie M en die van categorie T, volgens de procedure beschreven in punt 8.2.

De regelgeving beschreven in punt 8.4.2 zal in voorkomend geval toegepast worden.

De Commissie bepaalt, in verhouding met de totaal uitgebrachte stemmen, het percentage van het aantal behaalde stemmen respectievelijk door alle kandidaten M en alle kandidaten T. De overblijvende zetels worden verdeeld in functie van die percentages, aan de niet verkozen kandidaten M en T die de meeste stemmen behaalden onder diegenen die zich hebben voorgedragen in de andere provinciale kiesomschrijvingen die deel uitmaken van hetzelfde taalgebied; hun rangorde wordt bepaald door het aantal behaalde stemmen.

Indien de hypothese die bedoeld wordt door punt 8.4.3. zich zou voordoen in de kiesomschrijving Brussel, zal dezelfde procedure dan diegene die hierboven werd beschreven worden toegepast, met dien verstande dat voor de toekenning van de zetels op overschot in verhouding met de beschikbare kandidaten zal worden in aanmerking genomen de niet verkozen kandidaten M en T die de meeste stemmen hebben bekomen in één van de andere provinciale kiesomschrijvingen.

Uitgewerkt voorbeeld

Gegeven een provinciale kiesomschrijving met 13.998 ingeschreven kiezers, categorieën M en T samen, waardoor aan de kiesomschrijving 13 zetels kunnen toegekend worden op basis van de verrichting beschreven in punt 8.1.

Er zijn 7 beschikbare kandidaten, M en T samen, met het gevolg dat nog 6 zetels moeten worden toegekend.

In totaal werden 13.770 geldige stemmen uitgebracht. In de veronderstelling dat éénieder een geldige stem heeft uitgebracht zijn 228 kiezers niet gaan stemmen.

Het totaal aantal uitgebrachte stemmen op kandidaten M en kandidaten T bedraagt :

— kandidaten M : 2.295, wat overeenkomt met 16,66 % van het totaal aantal uitgebrachte geldige stemmen;

— kandidaten T : 11.475, wat overeenkomt met 83,33 % van het totaal aantal uitgebrachte geldige stemmen;

$$(2.295 + 11.475 = 13.770)$$

De eerste 7 zetels overeenkomend met de 7 beschikbare kandidaten worden op de volgende wijze verdeeld tussen de kandidaten M en T :

	Candidats « Turcs »
	11.475
	11.475 I
	5.737,5 II
	3.825 III
	2.868,75 IV
	2.295 V
	1.912,5 VII
	1.639,28

	Candidats « Marocains » Kandidaten « Marokkaans »	Candidats « Turcs » Kandidaten « Turks »
	2.295	11.475
: 1	2.295 VI	11.475 I
: 2	1.147,5	5.737,5 II
: 3	765	3.825 III
: 4	573,75	2.868,75 IV
: 5	459	2.295 V
: 6	382,5	1.912,5 VII
: 7	327,85	1.639,28

Les candidats M obtiennent 1 siège et les candidats T, 6. Sont donc déclarés élus, outre le candidat M classé premier en nombre de voix, les 6 candidats T ayant obtenu le plus grand nombre de voix, dans l'ordre d'importance du nombre de ces voix.

Les 6 sièges restant à pourvoir sont répartis comme suit entre les candidats M et les candidats T non élus ayant obtenu le plus grand nombre de voix parmi ceux s'étant présentés dans les autres circonscriptions électorales provinciales appartenant à la même région linguistique, si l'hypothèse visée au point 8.4.3 se produit dans une circonscription électorale provinciale autre que celle de Bruxelles, ou entre les candidats M et les candidats T non élus ayant obtenu le plus grand nombre de voix parmi ceux s'étant présentés dans l'une quelconque des autres circonscriptions électorales provinciales, à quelque région linguistique qu'elles appartiennent, si cette hypothèse se produit dans la circonscription électorale de Bruxelles :

- à concurrence de 16,66 %, aux candidats « Marocains » ;
- à concurrence de 83,33 %, aux candidats « Turcs ».

$$\text{— candidats M : } \frac{6 \times 16,66}{100} = 0,9996 \text{ siège}$$

$$\text{— candidats T : } \frac{6 \times 83,33}{100} = 4,9998 \text{ sièges}$$

Les candidats « Marocains » et les candidats « Turcs » obtiennent respectivement 0 et 4 sièges et, après classement des décimales suivant ces nombres entiers, 1 (0 + 1) et 5 (4 + 1) sièges respectivement.

Seront déclarés élus :

— le candidat « Marocain » non élu ayant obtenu le plus grand nombre de voix parmi les candidats « Marocains » s'étant présentés dans les autres circonscriptions électorales de la même région linguistique ou de l'ensemble du pays, selon la distinction opérée ci-dessus;

— les cinq candidats « Turcs » non élus ayant obtenu le plus grand nombre de voix parmi les candidats « Turcs » s'étant présentés dans les autres circonscriptions électorales de la même région linguistique ou de l'ensemble du pays selon la même distinction (le rang de ces cinq élus sera déterminé par l'ordre d'importance du nombre de voix qu'ils auront obtenues).

8.4.3.2. dans une circonscription bi-régionale (catégories C et AAC en concurrence)

Si l'hypothèse visée au point 8.4.3 se produit dans la circonscription bi-régionale de Wallonie-Bruxelles ou de Flandre-Bruxelles, la même procédure que celle décrite au point 8.4.3.1 est suivie, sauf que pour l'attribution des sièges en surplus par rapport aux candidats disponibles, sont pris en considération les candidats C et AAC non élus ayant obtenu le plus grand nombre de voix parmi ceux s'étant présentés dans la circonscription bi-régionale autre que celle où l'hypothèse s'est produite. ».

2. Instructions pour les bureaux de vote et dépouillement.

Le président veille à ce que les urnes soient scellées dès le début des opérations et le restent jusqu'à l'ouverture des opérations de dépouillement.

Il veille à ce que les procès-verbaux et les listes d'électeurs restent confidentiels et soient transmis, ainsi que les bulletins de vote, à la Commission à la clôture des opérations de dépouillement.

De candidats M deviennent 1 zetel en de candidats T bekomen 6 zetels. Worden bijgevolg als verkozen verklaard, benevens de kandidaat M als eerste aangeduid door het aantal behaalde stemmen, de 6 kandidaten T die de meeste stemmen behaalden; hun rangorde wordt bepaald door het aantal behaalde stemmen.

De zes zetels die nog moeten worden toegekend worden als volgt verdeeld tussen de niet verkozen kandidaten M en T die de meeste stemmen behaalden onder diegenen die kandidaat waren in de andere provinciale kieskringen die tot hetzelfde taalgebied behoren, indien de hypothese bedoeld onder punt 8.4.3 zich voordoet in een provinciale kiesomschrijving, Brussel uitgezonderd, of tussen niet verkozen kandidaten M en T die de meeste stemmen behaalden van de kandidaten die zich voorstelden in één van de andere provinciale kiesomschrijvingen, tot welk taalgebied zij ook moge behoren, indien deze hypothese zich zou voordoen in de kiesomschrijving Brussel:

- ten belope van 16,66 % aan de kandidaten »Marokkaans «

- ten belope van 83,33 % aan de kandidaten « Turcs »

$$\text{+ kandidaten M : } \frac{6 \times 16,66}{100} = 0,9996 \text{ zetel}$$

$$\text{+ kandidaten T : } \frac{6 \times 83,33}{100} = 4,9998 \text{ zetels}$$

De kandidaten « Marokkaans » en de kandidaten « Turcs » behalen respectievelijk 0 en 4 zetels en na rangschikking van de decimalen die deze voltallige cijfers volgen, 1 (0 + 1) en 5 (4 + 1) zetels respectievelijk.

Worden als verkozen verklaard :

— de niet verkozen kandidaat « Marokkaans » die de meeste stemmen behaalde onder de kandidaten « Marokkaans » die zich in de andere provinciale kiesomschrijvingen van hetzelfde taalgebied hebben voorgesteld of in het ganse land, volgens het onderscheid hierboven gemaakt;

— de vijf niet verkozen kandidaten « Turcs » die de meeste stemmen behaalden onder de kandidaten « Turcs » die zich in de andere provinciale kiesomschrijvingen van hetzelfde taalgebied hebben voorgesteld of in het ganse land, volgens hetzelfde onderscheid hierboven gemaakt (de rangorde van deze vijf verkozenen zal worden bepaald door het aantal door hen behaalde stemmen);

8.4.3.2. in een bi - regionale kiesomschrijving (categorieën B en ACA samen opkomend)

In de hypothese voorzien onder punt 8.4.3 zich voordoet in de bi-regionale kiesomschrijving Wallonië - Brussel of Vlaanderen - Brussel zal dezelfde procedure, beschreven onder punt 8.4.3.1, gevolgd worden uitgezonderd dat voor de toekenning van de zetels op overschot, rekening houdende met het aantal beschikbare kandidaten, zullen in aanmerking genomen worden de niet verkozen kandidaten B en ACA die de meeste stemmen behaalden onder diegenen die zich in de andere bi-regionale kiesomschrijving hebben voorgedragen dan deze waar de hypothese zich heeft voorgedaan.

2. Instructies voor de stem- en telbureaus

De Voorzitter van het stembureau waakt erover dat de urnes verzegeld zijn van bij de aanvang van de stemverrichtingen tot bij het begin van de teelverrichtingen.

Hij waarborgt de vertrouwelijkheid van de processen-verbaal, de kiezerslijsten en dat ze samen met de stembrieven worden overhandigd aan de Commissie bij het afsluiten van de kiesverrichtingen.

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

[C – 2005/27201]

3 MARS 2005. — Circulaire relative à l'opération « Été solidaire, je suis partenaire » 2005

Aux Collèges des Bourgmestre et Echevins;
Aux Président(e)s et Secrétaires des C.P.A.S.;
Aux Président(e)s et Directeurs-gérants des sociétés de logement de service public;
Aux Directeurs des hôpitaux psychiatriques de la Région wallonne.
Mesdames,
Messieurs,

Vu le succès que rencontre l'opération « Été solidaire, je suis partenaire », le Gouvernement wallon a décidé, sur notre proposition, de relancer cette action durant l'été 2005.

Cette année encore, des centaines de jeunes seront engagés dans le cadre d'un contrat d'occupation d'étudiant par les communes, les C.P.A.S., les sociétés de logement de service public et les hôpitaux psychiatriques, et impliqués dans un processus d'initiation à la citoyenneté.

Les objectifs de l'opération

Comme vous le savez, l'objectif poursuivi est double :

- Impliquer les jeunes dans la valorisation et l'amélioration de leur quartier et de leur environnement;
 - Développer le sens de la citoyenneté chez les jeunes et de la solidarité vis-à-vis des personnes défavorisées ou en difficulté et favoriser les liens intergénérationnels,
- et constitue une priorité développée dans le Contrat d'Avenir pour les Wallons.

Les jeunes concernés

Le programme concerne les jeunes âgés de 15 à 21 ans, issus des quartiers dans lesquels se dérouleront les actions du 1^{er} juillet au 31 août 2005 et qui peuvent être engagés sous contrat d'occupation d'étudiant.

Les promoteurs des projets

Les promoteurs des projets sont *les communes, les centres publics d'aide sociale (C.P.A.S.), les sociétés de logement de service public (SLSP) et les hôpitaux psychiatriques régionaux*, de préférence en partenariat avec d'autres pouvoirs publics (C.P.A.S., services communaux, etc) et/ou d'autres acteurs locaux concernés (associations culturelles, sociales, sportives, etc).

Les projets proposés par les communes seront pris en charge par le Ministre des Affaires intérieures, ceux proposés par les C.P.A.S. et les hôpitaux psychiatriques régionaux par la Ministre de la Santé, l'Action sociale et de l'Égalité des chances et ceux proposés par les SLSP par le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, le tout suivant des règles identiques.

La durée, l'encadrement et les travaux possibles

Outre les objectifs décrits ci-dessus, les projets tiendront compte des paramètres suivants :

- les actions se dérouleront du 1^{er} juillet au 31 août 2005;
- les jeunes seront engagés sous contrat d'occupation d'étudiant pendant dix jours ouvrables à raison de 7 heures par jour maximum;
- les jeunes seront appelés à travailler en permanence en équipe de minimum 4 jeunes sous la responsabilité constante d'un accompagnateur par équipe;
- l'encadrement sera assuré par un accompagnateur, âgé de 25 ans au moins, pour 7 jeunes maximum et pour la durée de l'occupation. L'accompagnateur devra présenter des qualités pédagogiques, sociales et techniques lui permettant d'encadrer efficacement une équipe de jeunes dans le cadre de cette action;
- l'organisme promoteur affectera en qualité d'accompagnateur un membre de son personnel ou fera appel aux partenaires locaux pour assurer l'encadrement des jeunes (¹);
- les jeunes mis au travail ne pourront effectuer des travaux qui relèvent de la responsabilité habituelle du promoteur et/ou qui relèvent d'un corps de métier spécialisé et/ou dont la réalisation présenterait un risque physique;
- les projets visant l'animation à destination des enfants (garde d'enfants, encadrement de plaines de jeux, etc) ne seront pas éligibles dans la mesure où ils relèvent des compétences de la Communauté française.

Afin de s'assurer du bon déroulement des actions, du respect des critères et de réaliser l'évaluation la plus complète, des visites de projet pourront être effectuées par la Région wallonne.

L'intervention financière de la Région

L'intervention de la Région portera sur :

- une participation à la rémunération des jeunes engagés à raison de 5,00 € par heure, pendant dix jours ouvrables, 7 heures par jour maximum et par jeune.

Les compléments éventuels de salaire (dans l'hypothèse, par exemple, d'une occupation dépassant dix jours ouvrables), les assurances, le matériel et les cotisations sociales seront à charge des promoteurs.

L'intervention financière de la Région wallonne étant de 5 € nets par heure et par jeune, cela signifie que les jeunes gagneront au minimum 5 € nets par heure. Si ce montant n'est pas respecté, l'organisme promoteur ne percevra pas la subvention sauf à fournir la preuve qu'il a rempli cette condition. L'opérateur peut bien entendu rémunérer davantage les jeunes.

La subvention pour le promoteur du projet est plafonnée comme suit :

Pour les communes et les C.P.A.S. :

- de moins de 10 000 habitants : 1.750,00 €, correspondant à l'embauche de 5 jeunes ⁽²⁾,
- de 10 000 à 30 000 habitants : 2.800,00 €, correspondant à l'embauche de 8 jeunes ⁽³⁾,
- de plus de 30 000 habitants : 5.600,00 €, correspondant à l'embauche de 16 jeunes ⁽⁴⁾

Pour les hôpitaux psychiatriques régionaux :

- situés dans une commune de moins de 10 000 habitants : 1.750,00 €, correspondant à l'embauche de 5 jeunes ⁽²⁾;
- situés dans une commune de plus de 10 000 habitants : 2.800,00 €, correspondant à l'embauche de 8 jeunes ⁽³⁾.

Un seul projet par commune, par C.P.A.S. et par hôpital psychiatrique régional pourra être présenté.

Pour les sociétés de logement de service public (compte tenu du programme global de fusion et de restructuration) :

- situées dans une commune de moins de 10 000 habitants : 1.750,00 €, correspondant à l'embauche de 5 jeunes ⁽⁵⁾ : un projet maximum par SLSP et par commune;
- situées dans une commune de 10 000 à 20 000 habitants : 2.800,00 €, correspondant à l'embauche de 8 jeunes ⁽⁶⁾ : un projet maximum par SLSP et par commune;
- situées dans une commune de 20 000 à 50 000 habitants : 2.800,00 € par projet, correspondant à l'embauche de 8 jeunes ⁽⁶⁾ : 3 projets maximum, par SLSP et par commune, développés dans des quartiers différents (a);
- situées dans une commune de 50 000 à 150 000 habitants : 2.800,00 € par projet, correspondant à l'embauche de 8 jeunes ⁽⁶⁾ : 4 projets maximum, par SLSP et par commune, développés dans des quartiers différents (b);
- situées dans une commune de plus de 150 000 habitants : 2.800,00 € par projet, correspondant à l'embauche de 8 jeunes ⁽⁶⁾ : 5 projets maximum, par SLSP et par commune, développés dans des quartiers différents (c).

Si la commune compte sur son territoire plusieurs projets développés par les SLSP, celles-ci devront se concerter afin de ne pas dépasser le nombre maximal de projets autorisés.

Sélection des projets

Lors de la sélection des projets, priorité sera accordée :

- aux projets développés dans les zones d'action prioritaire (ZAP) ou dans les zones d'initiative privilégiée (ZIP) de types 2, 3 ou 4;
- aux projets faisant appel à des jeunes gens et à des jeunes filles dans le cadre de l'égalité des chances;
- aux projets intégrant des jeunes belges et des jeunes de nationalité ou d'origine étrangère dans le cadre de l'égalité des chances;
- aux projets conçus en partenariat avec d'autres pouvoirs publics et des mouvements associatifs locaux;
- aux projets à l'élaboration desquels les jeunes concernés ont été associés;
- aux projets collectifs présentant notamment un caractère intergénérationnel (entretien ou amélioration des espaces publics, réfection de locaux collectifs, animation dans les maisons de repos, solidarité sociale, etc.);
- aux projets présentés par des promoteurs ayant déjà participé à l'opération et dont l'évaluation s'avère positive.

Les projets sélectionnés seront subventionnés dans la limite des crédits disponibles.

Les promoteurs des projets retenus s'engageront en outre à :

- faire mention du soutien de la Région wallonne dans toutes les manifestations relatives aux projets;
- compléter le formulaire d'évaluation qui leur sera transmis ultérieurement.

En annexe, vous trouverez un formulaire d'introduction de la demande qui doit être parvenu à la Direction interdépartementale de l'Intégration sociale, par courrier signé ET par courrier électronique, pour le 31 mars 2005 au plus tard.

Ledit document peut être téléchargé sur le site de la DIIS : <http://mrw.wallonie.be/sg/dsg/diis/>

La décision intervenue sur chaque projet présenté fera l'objet d'une notification au promoteur concerné dans le courant du mois mai 2005.

La Direction interdépartementale de l'Intégration sociale du Ministère de la Région wallonne se tient à votre disposition pour tout renseignement complémentaire (081-32 84 50).

Nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Namur, le 3 mars 2005.

La Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Egalité des chances,
Mme Ch. VIENNE

Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,
A. ANTOINE

Le Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique,
Ph. COURARD

Notes

- (1) Ce critère est une nouveauté par rapport à l'année passée, il résulte des constats de l'évaluation 2004.
 (2) Au lieu de 4 en 2004.
 (3) Au lieu de 7 en 2004.
 (4) Au lieu de 14 en 2004.
 (5) Au lieu de 4 en 2004.
 (6) Au lieu de 7 en 2004.

« Eté solidaire, je suis partenaire » - 2005

Une initiative commune des Ministres

*André ANTOINE, Ministre du Logement, des transports et du développement territorial,
Philippe COURARD, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique
et de Christiane VIENNE, Ministre des Affaires sociales et de la Santé*

Ce dossier, dûment complété, doit être renvoyé, par courrier signé ET par courrier électronique, à l'adresse suivante :

**Direction interdépartementale de l'Intégration sociale
Ministère de la Région wallonne
Rue des Masuis Jambois, 5
5100 JAMBES**

pour le 31 mars 2005 au plus tard

*Ce formulaire est téléchargeable sur le site de la DIIS
<http://mrw.wallonie.be/sg/dsg/diis/>*

IDENTIFICATION**1. Promoteur du projet :**

Ville / Commune / C.P.A.S. / Société de logement de service public /
Hôpital psychiatrique régional ⁷ :

Dénomination :

Adresse :

Téléphone :

Télécopieur :

Intitulé et numéro de compte bancaire du promoteur :

Personne responsable du projet :

Fonction :

2. Partenaires (rem. :partenaires autres que le promoteur du projet et ses différents services internes, tels services travaux, social, de prévention etc.)

<i>Dénomination</i> ⁸	<i>Adresse</i>	<i>Commune</i>	<i>Tél.</i>

⁷ Biffer la (les) mention(s) inutile(s) selon que le promoteur est une commune, un C.P.A.S., une société de logement de service public ou un hôpital psychiatrique régional.

⁸ En cas d'utilisation d'abréviation, merci d'en indiquer la signification ci-après.

PROJET

En cas de manque de place pour répondre, il vous est loisible d'annexer des compléments d'information. Dans ce cas, veuillez numéroter clairement chaque annexe. Il vous est également loisible d'obtenir le document par courriel.

1. Présentation du projet :

1.1. Intitulé du projet :

1.2. Lieu(x) de la réalisation :

1.3. Objectif(s) :

1.4. Elaboration du projet :

Les jeunes concernés ont-ils participé / vont-ils participer à l'élaboration du projet ?
OUI / NON

Si oui, décrivez la manière dont vous les avez associés / vous allez les associer :

	OUI/NON	Expliquez
Projet proposé et rédigé avec les jeunes		
Discussion sur l'organisation du travail		
Réunion d'information		
Autres (à préciser)		

1.5. Description des actions :

A1 : Travaux de quartier / environnement immédiat / cadre de vie : OUI / NON
 Décrivez.

A2 : Aide aux personnes / solidarité sociale : OUI / NON
 Décrivez.

A3 : Projet à destination de la collectivité présentant, notamment, un caractère intergénérationnel : OUI / NON
 Décrivez.

2. Profil des jeunes engagés : (inscrivez un nombre dans chaque case)

2.1

	<i>Filles</i>	<i>Garçons</i>
<i>de 15 à 21 ans</i>		

2.2

	<i><u>Jeunes belges</u></i> <i>(nombre)</i>	<i>Jeunes belges</i> <i>d'origine étrangère</i> <i>(nombre)</i>	<i>Jeunes de nationalité</i> <i>étrangère (nombre)</i>
<i>de 15 à 21 ans</i>			

3. **Durée** (10 jours par jeune, 7 heures par jour maximum)

3.1. **Période(s) d'animation :**

3.2. **Nombre de jours ouvrables d'activité :**

3.3. **Nombre d'équipes** (4 jeunes au minimum par équipe et un accompagnateur par équipe) :

4.4 **Estimation de la durée totale des actions en heures de travail :**

4. **Personnel d'encadrement prévu :**

(l'accompagnateur, âgé de 25 ans au moins, assurera l'encadrement des jeunes de manière constante durant toute la durée du projet)

Personnel d'encadrement	Nom	Age	Formation	Fonction
Personnel détaché par le promoteur du projet				
Personnel détaché par un partenaire				

5. **Effets attendus et suites possibles du projet**

6. Budget :

<i>Dépenses</i>	
<u>Frais de personnel</u> ⁹ Rémunération des jeunes engagés sous contrat d'occupation d'étudiant	
<u>Frais de fonctionnement</u> ¹⁰ Achats de matériaux Assurances etc.	
<u>Total des dépenses</u>	

<i>Recettes</i>	
Participation du promoteur du projet	
Intervention demandée à la Région wallonne	
Autres	
<u>Total des recettes</u>	

⁹ Seuls les frais éligibles à la présente subvention.

¹⁰ Pris en charge par le promoteur du projet et/ou les partenaires

Fait à _____, le .. / .. / ..

Le Bourgmestre, le Président, le Directeur ¹¹

Le Secrétaire communal, le Secrétaire, ⁶

Le Chef de projet,

A compléter si vous le souhaitez

Avez-vous rencontré des difficultés pour compléter ce formulaire ? OUI / NON

Si oui, expliquez :

¹¹ et ⁶ Biffer la (les) mention(s) inutile(s) selon que le promoteur est une commune, un C.P.A.S., une société de logement de service public ou un hôpital psychiatrique régional.