

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2008 — 142

[C - 2007/01063]

1 SEPTEMBER 2006. — Koninklijk besluit houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland (*Belgisch Staatsblad* van 6 september 2006).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling bij de Adjunct-arrondissementscommissaris in Malmedy in uitvoering van artikel 76 van de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, vervangen bij artikel 16 van de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij artikel 6 van de wet van 21 april 2007.

## SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2008 — 142

[C - 2007/01063]

1<sup>er</sup> SEPTEMBRE 2006. — Arrêté royal instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger (*Moniteur belge* du 6 septembre 2006).

Cette traduction a été établie par le Service central de traduction allemande auprès du Commissaire d'arrondissement adjoint à Malmedy en exécution de l'article 76 de la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, remplacé par l'article 16 de la loi du 18 juillet 1990 et modifié par l'article 6 de la loi du 21 avril 2007.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

D. 2008 — 142

[C - 2007/01063]

1. SEPTEMBER 2006 — Königlicher Erlass zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen.

Diese Übersetzung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen beim Beigeordneten Bezirkskommissar in Malmedy erstellt worden in Ausführung von Artikel 76 des Gesetzes vom 31. Dezember 1983 über institutionelle Reformen für die Deutschsprachige Gemeinschaft, ersetzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 18. Juli 1990 und abgeändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. April 2007.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

1. SEPTEMBER 2006 — Königlicher Erlass zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund 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, insbesondere des Artikels 1, abgeändert durch die Gesetze vom 18. Juli 1990, 5. April 1995, 4. August 1996 und 27. November 1996;

Aufgrund der Stellungnahme des Beratungsausschusses Verwaltung Industrie vom 24. Januar 2006;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;

Aufgrund der Stellungnahme der Finanzinspektion vom 4. Juli 2006;

Aufgrund des Einverständnisses des Ministers des Haushalts vom 26. Juli 2006;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 40.911/2/V des Staatsrates vom 9. August 2006, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr.1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag Unseres Ministers der Mobilität

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

**Artikel 1 - § 1** - In Anwendung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, abgeändert durch die Richtlinie 2003/26/EG vom 3. April 2003, werden die Kontrollbediensteten des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen, die einen gerichtspolizeilichen Auftrag haben, und die Personalmitglieder des Einsatzkaders der föderalen und lokalen Polizei, hiernach «Prüfer» genannt, mit der Durchführung der technischen Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen, die in Belgien oder im Ausland zugelassen sind, beauftragt.

§ 2 - Die Bauvorschriften und die Bedingungen, die die Vorrichtungen und Prüfgeräte erfüllen müssen, werden vom Minister, der für Mobilität zuständig ist, oder von seinem Beauftragten gebilligt.

Die Vorrichtungen und Prüfgeräte werden mindestens ein Mal im Jahr von einer vom Minister, der für Mobilität zuständig ist, oder von seinem Beauftragten bestimmten zugelassenen Prüfstelle geprüft.

**Art. 2** - Die in Artikel 1 des vorliegenden Erlasses erwähnten technischen Unterwegskontrollen betreffen:

a) die zur Personenbeförderung entwickelten und gebauten Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz,

b) die für die Güterbeförderung bestimmten Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und

c) die Anhänger, Sattelanhänger einbegriffen, mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t.

Sie werden ohne Unterscheidung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes durchgeführt, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, sowie unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

**Art. 3 - § 1** - Die technische Unterwegskontrolle umfasst einen oder mehrere der folgenden Punkte:

1. eine Sichtprüfung des Wartungszustands des Nutzfahrzeugs im Stillstand;
2. eine Prüfung eines im Laufe der drei letzten Monate erstellten Berichts über die technische Unterwegskontrolle gemäß Artikel 4 des vorliegenden Erlasses oder eine Kontrolle der Unterlagen, mit denen die Übereinstimmung mit den für das Fahrzeug geltenden technischen Vorschriften bescheinigt wird, und insbesondere bei den Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind oder in Verkehr gebracht wurden, eine Kontrolle der Bescheinigung, dass das Nutzfahrzeug der obligatorischen technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger unterzogen wurde;
3. eine Prüfung auf Wartungsmängel. Diese Überprüfung erstreckt sich auf einen oder mehrere der in Anlage I Nummer 10 zum vorliegenden Erlass aufgeführten Prüfpunkte. Die Überprüfung der Bremsanlage und der Auspuffemissionen erfolgt nach den Bestimmungen der Anlage II zum vorliegenden Erlass.

§ 2 - Vor einer Überprüfung anhand der in Anlage I Nummer 10 zum vorliegenden Erlass aufgeführten Prüfpunkte berücksichtigt der Prüfer die letzte Bescheinigung, dass das Nutzfahrzeug der obligatorischen technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger unterzogen wurde, und/oder einen kürzlich erstellten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle oder jedes andere, von einer zugelassenen Stelle ausgestellte Sicherheitszeugnis, das gegebenenfalls vom Fahrer vorgelegt wird.

Erbringen die genannten Dokumente den Nachweis, dass einer der in Anlage I Nummer 10 aufgeführten Punkte während der letzten drei Monate bereits Gegenstand einer Überprüfung war, so wird dieser Punkt nicht erneut kontrolliert, es sei denn, eine Kontrolle ist gerechtfertigt, insbesondere wenn ein oder mehrere Mängel visuell festgestellt wurden oder wenn der allgemeine Zustand des Fahrzeugs vermuten lässt, dass das Fahrzeug den geltenden Vorschriften nicht entspricht.

Wird keines der oben erwähnten Dokumente vorgelegt, dann wird die in § 1 Nummer 3 erwähnte Prüfung auf jeden Fall durchgeführt.

**Art. 4 - § 1** - Der Bericht über die technische Unterwegskontrolle in Bezug auf die Prüfung gemäß Artikel 3 § 1 Nummer 3 des vorliegenden Erlasses wird von dem Prüfer erstellt, der die Prüfung vorgenommen hat oder auf dessen Antrag hin die Prüfung vorgenommen wurde.

Ein Muster dieses Berichts ist in Anlage I zum vorliegenden Erlass wiedergegeben und enthält in Nummer 10 eine Liste der möglichen Prüfpunkte.

Der Prüfer kreuzt die entsprechenden Kästchen an.

Der ausgefüllte Bericht wird dem Fahrer des Nutzfahrzeugs ausgehändigt.

§ 2 - Ist der Prüfer bei der in Artikel 3 § 1 des vorliegenden Erlasses erwähnten technischen Unterwegskontrolle der Auffassung, dass der Umfang der Wartungsmängel am Nutzfahrzeug ein Sicherheitsrisiko darstellen kann und dass aufgrund dessen insbesondere in Bezug auf die Bremsanlage eine eingehendere Überprüfung gerechtfertigt ist, so kann das Nutzfahrzeug in einer nahegelegenen zugelassenen Einrichtung, wie erwähnt im Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind, einer gründlicheren Kontrolle unterzogen werden.

§ 3 - Wenn bei dieser Kontrolle klar festgestellt wird, dass das Nutzfahrzeug Mängel aufweist, die für seine Insassen oder für andere Verkehrsteilnehmer ein bedeutendes Risiko darstellen, kann der Prüfer die Benutzung des Fahrzeugs, gegebenenfalls durch Entzug der mitzuführenden Papiere, einschließlich der eventuell erforderlichen Verkehrslizenzen, vorläufig aussetzen. Diese Aussetzung endet, wenn der Prüfer feststellt, dass das dieser Aussetzung zugrundeliegende Risiko beseitigt ist.

**Art. 5** - Alle zwei Jahre vor dem 31. März übermittelt die Generaldirektion Landtransport des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen der Europäischen Kommission die erhobenen Daten der zwei vorhergehenden Jahre in Bezug auf die kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen gemäß Anlage I Nummer 6 zum vorliegenden Erlass und nach Zulassungsland, und gibt dabei an, welche Punkte kontrolliert und welche Mängel festgestellt wurden auf der Grundlage der Anlage I Nummer 10 zum vorliegenden Erlass.

Die erste Übermittlung von Daten erstreckt sich auf einen Zweijahreszeitraum ab dem 8. September 2006.

**Art. 6 - § 1** - Die Generaldirektion Landtransport des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen gewährt den anderen Mitgliedstaaten die notwendige Amtshilfe und teilt ihnen gemäß Artikel 7 der erwähnten Richtlinie 2000/30/EG die verlangten Daten mit.

Schwerwiegende Mängel an einem Nutzfahrzeug mit einem ausländischen Nummernschild, insbesondere Mängel, aufgrund deren die Benutzung des Fahrzeugs vorläufig ausgesetzt wurde, müssen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, auf der Grundlage des Musters des Kontrollberichts in Anlage I zum vorliegenden Erlass gemeldet werden.

§ 2 - Ist eine zuständige ausländische Einrichtung oder ein Prüfer eines anderen Mitgliedstaates gemäß Artikel 7 Absatz 2 der oben erwähnten Richtlinie der Auffassung, dass der an einem in Belgien zugelassenen Nutzfahrzeug festgestellte Wartungsmangel ein schweres Sicherheitsrisiko darstellt und dringend eine eingehendere Überprüfung rechtfertigt, kann das Nutzfahrzeug einer technischen Kontrolle in Belgien unterzogen werden. Vorbehaltlich nachfolgender Bestimmungen gelten für diese Kontrolle dieselben Regeln wie für die in Artikel 23<sup>sexies</sup> § 1 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 erwähnten Kontrollen. Das Nichtvorfahren des Fahrzeugs binnen der festgelegten Frist hat zur Folge, dass das Fahrzeug nicht mehr durch eine gültige Prüfbescheinigung abgedeckt ist.

§ 3 - Die Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen beurteilt jeden Antrag, der ihr von einer ausländischen Einrichtung übermittelt wird, und leitet diesen Antrag erforderlichenfalls an eine gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind, zugelassene Einrichtung weiter.

Die Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen informiert die zuständige Einrichtung des Mitgliedstaates, die die Mängel festgestellt hat, über die getroffenen Maßnahmen.

§ 4 - Wird ein Antrag an eine gemäß dem oben erwähnten Erlass zugelassene Einrichtung weitergeleitet, fordert die Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen den Inhaber des Fahrzeugs per Einschreiben auf, binnen fünfzehn Tagen nach Empfang des Einschreibens eine vollständige Kontrolle des Fahrzeugs durchführen zu lassen. Die Einrichtung teilt der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen das Ergebnis dieser Kontrolle mit.

**Art. 7** - Vorliegender Erlass tritt am 8. September 2006 in Kraft.

**Art. 8** - Unser Minister der Justiz, Unser Minister der Finanzen und Unser Minister der Mobilität sind, jeder für seinen Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 1. September 2006

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Justiz

Frau L. ONKELINX

Der Minister der Finanzen

D. REYNDERS

Der Minister der Mobilität

R. LANDUYT

Anlage I

MUSTER DES BERICHTS ÜBER DIE TECHNISCHE UNTERWEGSKONTROLLE  
MIT EINER LISTE DER PRÜFPUNKTE  
(Richtlinie 2000/30/EG)

1. Ort der Kontrolle .....
2. Datum .....
3. Uhrzeit .....
4. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Kraftfahrzeugs .....
5. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Anhängers/Sattelanhängers .....
6. Fahrzeugklasse
 

<i>a</i> ) Leichtes Nutzfahrzeug (3,5 - 12 t) (1)	<i>e</i> ) <input type="checkbox"/> Schweres Nutzfahrzeug (über 12 t) (5)
<i>b</i> ) <input type="checkbox"/> Anhänger (2)	<i>f</i> ) <input type="checkbox"/> Sattelanhängers (6)
<i>c</i> ) <input type="checkbox"/> Lastzug (3)	<i>g</i> ) <input type="checkbox"/> Sattelzug (7)
<i>d</i> ) <input type="checkbox"/> Kraftomnibus (4)	
7. Unternehmen, das den Transport durchführt/Anschrift
8. Nationalität
9. Fahrer
10. Prüfpunkte

	kontrolliert	nicht kontrolliert	nicht vorschriftsmäßig
<i>a</i> ) Bremsanlage und deren Bestandteile (8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>b</i> ) Auspuffanlage (8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>c</i> ) Abgastrübung (Dieselmotoren) (8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>d</i> ) Gasförmige Emissionen (Benzin-, Erdgas- oder Flüssiggasmotoren (LPG)) (8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>e</i> ) Lenkanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>f</i> ) Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>g</i> ) Räder/Reifen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>h</i> ) Federung (sichtbare Mängel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>i</i> ) Fahrgestell (sichtbare Mängel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>j</i> ) Fahrtschreiber (Einbau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>k</i> ) Geschwindigkeitsbegrenzer (Einbau und Funktion)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>l</i> ) Austritt von Kraftstoff und/oder Öl	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Ergebnisse der Kontrolle

Das Fahrzeug weist schwerwiegende Mängel auf;  
die Benutzung des Fahrzeugs wird vorläufig ausgesetzt

12. Verschiedenes/Bemerkungen .....

.....

.....

13. Kontrollierende(r) Behörde/Beauftragter oder Prüfer .....

.....

Unterschrift der Behörde bzw. des Beauftragten oder Prüfers, die bzw. der die Kontrolle durchgeführt hat.

Gesehen, um Unseren Erlass vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen beigelegt zu werden.

## ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Justiz

Frau L. ONKELINX

Der Minister der Finanzen

D. REYNDERS

Der Minister der Mobilität

R. LANDUYT

## Fußnoten

(1) Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 t und 12 t (Klasse N2).

(2) Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden, mit Ausnahme von Sattelanhängern, und die aufgrund ihrer Bauart und Ausrüstung zur Güterbeförderung dienen: Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und bis zu 10 t (Klasse O3), Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 t (Klasse O4).

(3) Kombination aus einem Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t (Klassen N2 und N3) und einem Anhänger (Klassen O3 und O4).

(4) Kraftfahrzeug zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Klassen M2 und M3).

(5) Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t (Klasse N3).

(6) Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, so an ein Kraftfahrzeug angekuppelt zu werden, dass ein Teil des Sattelanhängers auf dem Kraftfahrzeug aufliegt und ein wesentlicher Teil seines Gewichts oder seiner Nutzlast von diesem Kraftfahrzeug getragen wird, und die aufgrund ihrer Bauart und Ausrüstung zur Güterbeförderung dienen (Klassen O3 und O4).

(7) Kombination aus einer Zugmaschine und einem Sattelanhänger.

(8) Diese Punkte sind Gegenstand besonderer Prüfungen und/oder Kontrollen gemäß Anhang II der Richtlinie 2000/30/EG.

## Anlage II

VORSCHRIFTEN FÜR DIE PRÜFUNGEN UND/ODER KONTROLLEN DER BREMSANLAGE  
UND DER AUSPUFFEMISSIONEN

## 10 Besondere Vorschriften für Bremsanlagen

Sämtliche Teile der Bremsanlage und ihre Betätigungseinrichtungen müssen in einwandfreiem Betriebszustand gehalten und richtig eingestellt sein.

Die Fahrzeugbremsen müssen die folgenden Bremsfunktionen ausführen:

a) Bei Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern muss die Betriebsbremse das Fahrzeug unabhängig von den Beladungsbedingungen und der Steigung oder dem Gefälle der Straße, auf dem das Fahrzeug fährt, sicher, schnell und wirksam abbremsen und zum Stillstand bringen können.

b) Bei Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern muss die Feststellbremse das Fahrzeug unabhängig von den Beladungsbedingungen und der Steigung oder dem Gefälle der Straße im Stillstand halten können.

## 2. Besondere Vorschriften für Auspuffemissionen

## 2.1. Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Benzinmotor)

a) Wenn die Emissionen nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:

1) Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit;

2) Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.

Nach einer angemessenen (den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers entsprechenden) Warmlaufzeit des Motors Messung des Kohlenmonoxid-Gehalts (CO) der Abgase im Leerlauf (ohne Last).

Der CO-Gehalt der Abgase darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf der CO-Gehalt der Abgase folgende Werte nicht überschreiten:

- 1) 4,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die vor dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden.
- 2) 3,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

b) Wenn die Emissionen durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:

- 1) Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit;
- 2) Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit;
- 3) Ermittlung der Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage durch Messung des Lambdawerts und des CO-Gehalts der Abgase gemäß Nummer 4 oder gemäß den sonstigen vom Fahrzeughersteller angegebenen, bei der Erteilung der Typgenehmigung genehmigten Verfahren. Für jede Prüfung wird der Motor nach den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers konditioniert;
- 4) Emissionen am Auspuff — Grenzwerte.

Der CO-Gehalt der Abgase darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor, so darf der CO-Gehalt der Abgase folgende Werte nicht überschreiten:

i) Messungen bei Leerlauf des Motors:

Der zulässige CO-Gehalt der Abgase darf 0,5 Vol.-% nicht überschreiten; bei Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile A der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EG, in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder in später geänderten Fassungen erteilt wurde, darf der CO-Gehalt 0,3 Vol.-% nicht überschreiten. Ist Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 zugelassen oder erstmals in Betrieb genommen wurden.

ii) Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl (ohne Last) von mindestens 2 000 min<sup>-1</sup>:

Der CO-Gehalt darf höchstens 0,3 Vol.-% betragen; bei Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile A oder Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EG, in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder in später geänderten Fassungen erteilt wurde, darf der CO-Gehalt 0,2 Vol.-% nicht überschreiten. Ist eine Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  oder gemäß Herstellerangaben.

iii) Bei gemäß der Richtlinie 70/220/EGW (in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG und späteren Fassungen) mit On-Board-Diagnosesystemen (OBD) ausgerüsteten Kraftfahrzeugen können die Mitgliedstaaten alternativ zur unter i) genannten Prüfung das ordnungsgemäße Funktionieren des Abgassystems durch das angemessene Ablesen des OBD-Geräts bei gleichzeitiger Prüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems feststellen.

## 2.2. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor)

a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.

b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:

1) Die Fahrzeuge können ohne Konditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßen mechanischen Zustand sein.

2) Außer gemäß Buchstabe d) Unterabsatz 5 darf die Prüfung für kein Fahrzeug als nicht bestanden gewertet werden, das nicht wie folgt konditioniert wurde:

i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, z. B. hat er bei Messung der Motoröltemperatur mit einem Fühler im Messstabrohr mindestens 80 °C oder eine darunter liegende übliche Betriebstemperatur, oder die Motorblocktemperatur entspricht bei Messung der Infrarotstrahlung mindestens einer gleich hohen Temperatur. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.

ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.

c) Prüfverfahren:

1) Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.

2) Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.

3) Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.

4) Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl, bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl — und wenn diese Angaben nicht vorliegen — zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.

d) Grenzwerte

1) Die Trübung darf den gemäß der Richtlinie 72/306/EGW des Rates auf dem Kennzeichen angegebenen Wert nicht überschreiten.

2) Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf die Trübung den vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert nicht überschreiten bzw. dürfen beim Absorptionsbeiwert folgende Werte nicht überschritten werden:

höchster Absorptionsbeiwert bei:

— Saugmotoren = 2,5 m-1;

— Turbomotoren = 3,0 m-1;

— ein Grenzwert von 1,5 m-1 gilt für folgende Fahrzeuge, für die die Typgenehmigung erteilt wurde gemäß den Grenzwerten in:

a) Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG (Leichte Nutzfahrzeuge Diesel-Euro4);

b) Zeile B1 der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge Diesel-Euro4);

c) Zeile B2 der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge Diesel-Euro5);

d) Zeile C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge — EEV), oder den Grenzwerten in später geänderten Fassungen der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder den Grenzwerten in später geänderten Fassungen der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG

oder entsprechenden Werten bei der Verwendung eines Prüfgeräts einer anderen als der bei der Erteilung der EG-Typgenehmigung verwendeten Art.

Ist Übereinstimmung mit Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

3) Diese Vorschriften gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

4) Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.

5) Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten abweichend von den Bestimmungen von Nummer 2.2 Buchstabe d) Unterabsatz 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Nummer 2.2 Buchstabe b) Unterabsatz 2 Ziffer ii) die Grenzwerte erheblich überschreiten. Desgleichen können die Mitgliedstaaten, um Prüfungen zu vermeiden, abweichend von den Bestimmungen von Nummer 2.2 Buchstabe d) Unterabsatz 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Nummer 2.2 Buchstabe b) Unterabsatz 2 Ziffer ii) die Grenzwerte erheblich unterschreiten.

### 2.3. Prüfgeräte

Mit den Prüfgeräten, die zur Überprüfung der Fahrzeugemissionen eingesetzt werden, muss sich genau feststellen lassen, ob bei einem Fahrzeug die vorgeschriebenen bzw. vom Hersteller angegebenen Grenzwerte eingehalten werden.

#### 3. Besondere Vorschriften für Geschwindigkeitsbegrenzer

— wenn möglich, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer gemäß der Richtlinie 92/6/EWG des Rates eingebaut ist;

— Überprüfung der Gültigkeit des Einbauschildes des Geschwindigkeitsbegrenzers;

— falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Geschwindigkeitsbegrenzers und ggf. sonstige Sicherheitseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind;

— falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer verhindert, dass die in den Artikeln 2 und 3 der Richtlinie 92/6/EWG genannten Fahrzeuge diese vorgegebenen Werte überschreiten.

Gesehen, um Unseren Erlass vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen beigefügt zu werden.

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Justiz

Frau L. ONKELINX

Der Minister der Finanzen

D. REYNDERS

Der Minister der Mobilität

R. LANDUYT