

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2015/14235]

18 OCTOBRE 2013. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 18 octobre 2013 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 25 novembre 2013).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2015/14235]

18 OKTOBER 2013. — Koninklijk besluit 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. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 18 oktober 2013 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 november 2013).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in Brussel.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C - 2015/14235]

18. OKTOBER 2013 — Königlicher Erlass 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 — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 18. Oktober 2013 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör.

Diese Übersetzung ist vom Übersetzungsdienst des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen in Brüssel erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

18. OKTOBER 2013 — Königlicher Erlass 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

PHILIPPE, 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, Artikel 1, abgeändert durch die Gesetze vom 18. Juli 1990, 5. April 1995, 4. August 1996, 27. November 1996 und durch den Königlichen Erlass vom 20. Juli 2000;

Aufgrund 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;

Aufgrund der Stellungnahme des Beratungsausschusses Verwaltung-Industrie vom 3. Mai 2013;

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

Aufgrund des Gutachtens Nr. 53.684/2/V des Staatsrates vom 24. Juli 2013, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Aufgrund der vorherigen Untersuchung hinsichtlich der Notwendigkeit der Durchführung einer Nachhaltigkeitsprüfung mit der Schlussfolgerung, dass keine Nachhaltigkeitsprüfung erforderlich ist, da der vorliegende Erlass keinen Gegenstand einer Beratung im Ministerrat bildet;

In der Erwägung, dass der vorliegende Königliche Erlass teilweise umsetzt:

- die Richtlinie 2009/61/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern;

- die Richtlinie 2010/48/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt;

- Regelung Nr. 48 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen;

- Regelung Nr. 58 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung.

Auf Vorschlag der Ministerin des Innern und des Staatssekretärs für Mobilität,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

Artikel 1 - In Artikel 1 Paragraph 2 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, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 16. November 1984, 13. September 1985, 21. Mai 1987, 17. Januar 1989, 10. April 1995, 15. Dezember 1998, 21. Oktober 2002, 17. März 2003, 27. April 2007 und 14. April 2009, wird der folgende Punkt 123 eingefügt:

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

Art. 2 - In Artikel 2 Paragraph 2 Nr. 6 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, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 12. Dezember 1975, 21. Dezember 1979, 3. August 1981, 16. November 1984, 13. September 1985, 17. Januar 1989, 22. Mai 1989, 15. Dezember 1998, 17. März 2003 und 14. April 2009, wird Absatz 2 wie folgt ersetzt:

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

Art. 3 - In Artikel 23 Paragraph 2 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 1. Juni 2011, werden die Bestimmungen des Punktes B, 1 bis 8, wie folgt ersetzt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Direkte Messungen der Bremskraft sind erlaubt, wenn:

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

- es sich um ein Fahrzeug für die Personenbeförderung handelt.

6. Prüfanschlüsse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Prüf- und Einstellscheibe

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

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

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

Art. 4 - In Artikel 23 Paragraph 7 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 1. Juni 2011 wird ein Punkt Nr. 5 wie folgt eingefügt:

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

Art. 5 - In Artikel 23*undecies* desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. November 2009 und abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 1. Juni 2011 und 10. Januar 2012, wird Paragraph 3 wie folgt eingefügt:

„§ 3 - Im Fall höherer Gewalt, worüber der Minister oder sein Beauftragter urteilt, kann der im Sinne von Paragraph 1 Nr. 4 und Nr. 20 c) zu zahlende Zuschlag für verspätetes Vorfahren zurückerstattet werden.

Höhere Gewalt ist ein außergewöhnlicher Umstand, unabhängig vom Willen der Person. Wenn der Vorfall innerhalb von fünfzehn Tagen vor der Frist, an der die Kontrolle hätte stattfinden müssen eingetreten ist, wird der außergewöhnliche Umstand beurteilt und gegebenenfalls berücksichtigt.

Höhere Gewalt kann insbesondere ein verspätetes Vorfahren abdecken, wenn kein Aufforderungsschreiben zur technischen Kontrolle versendet wurde. Zu diesem Zweck überprüft der FÖD Mobilität und Transportwesen bei den technischen Prüfstellen, ob das Aufforderungsschreiben versendet wurde oder nicht. In betreffendem Fall wird am Bonussystem festgehalten, wenn die in Artikel 23*ter* Paragraph 2 erwähnten Bedingungen erfüllt sind.

Im Fall höherer Gewalt darf das Fahrzeug nur verwendet werden, um Leerfahrten auf dem kürzesten Wege zwischen der technischen Prüfstelle und dem Wohn- oder Betriebsitz des Inhabers des Fahrzeugs oder dem Betriebsitz des Reparateurs und umgekehrt durchzuführen.

Art. 6 - In Artikel 28 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975 und abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 11. August 1976, 11. März 1977, 21. Dezember 1979, 16. November 1984, 13. September 1985, 9. Mai 1988, 23. September 1991, 10. April 1995, 17. März 2003, 13. September 2004, 25. März 2010, 7. Mai 2010 und 18. August 2010 werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. In Paragraph 3 Nr. 2 Punkt 6 wird Absatz 3 wie folgt ersetzt:

„Für nach dem 1. Mai 2003 erstmals in Betrieb genommene Fahrzeuge der Klasse M1 mit europäischer Typgenehmigung sowie für nach dem 1. November 2014 in Betrieb genommene Fahrzeuge der Klasse M1 und N1, ausgenommen Fahrgestelle mit Führerhaus und Fahrzeuge mit offener Ladefläche, beträgt die Anzahl der obligatorischen Bremslichter drei. Für Fahrzeuge einer anderen Klasse beträgt die Anzahl zwei; ein drittes Bremslicht ist jedoch erlaubt.“

2. In Paragraph 5 Nr. 1 wird Absatz 4 wie folgt ersetzt:

„Auf Fahrzeugen der Klassen M1 und O1 sind auffällige Markierungen verboten. Die in § 2 Nr. 1 Buchstabe c) Punkt 4 dieses Erlasses erwähnten Fahrzeuge ebenso wie die in Artikel 7 des Ministeriellen Erlasses vom 7. Mai 1999 über die Kennzeichnung von Baustellen und Hindernissen auf öffentlicher Straße erwähnten Fahrzeuge dürfen jedoch damit ausgerüstet werden.

Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört, oder sein Beauftragter kann eine auffällige Markierung auf einigen Fahrzeugen der Klasse M1 erlauben, wenn deren Verwendung eine Markierung erfordert, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Die folgenden Fahrzeuge sind auf jeden Fall ausgenommen:

- in Artikel 28 § 2 Nr. 1 c) Punkt 4 erwähnte vorfahrtsberechtigte Fahrzeuge,
- Fahrzeuge der "Post",
- Taxis,
- im Rahmen des Transports von Personen mit Behinderung verwendete Fahrzeuge,
- Pannenhilfsfahrzeuge.

Art. 7 - In Artikel 32*bis* desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 16. November 1984 und abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 13. September 1985, 21. Mai 1987, 22. Mai 1989, 9. April 1990, 23. September 1991, 10. April 1995, 15. Dezember 1998, 17. März 2003, 17. Dezember 2008 und 14. April 2009 werden in Punkt 1.2.2.2 zwölfter Gedankenstrich die Wörter „200 mm“ durch die Wörter „300 mm“ ersetzt.

Art. 8 - In Artikel 37 Paragraph 2 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975 und abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 11. August 1976, 11. März 1977, 21. Dezember 1979 und 15. Dezember 1998, werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. Der Punkt „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 den Behälter und die Leitungen“ wird aufgehoben;

2. Punkt Nr. 3 wird zu Punkt Nr. 2.

Art. 9 - In Artikel 39 Paragraph 1 desselben Erlasses, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975 wird der zweite Absatz aufgehoben.

Art. 10 - In Artikel 46 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 10. April 1995, werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. Die Punkte Nr. 2 und Nr. 3 des Paragraphen 1 werden aufgehoben;
2. Punkt Nr. 4 des Paragraphen 1 wird zu Punkt Nr. 2;
3. Die Punkte Nr. 2 und Nr. 3 des Paragraphen 3 werden aufgehoben;
4. Punkt Nr. 4 des Paragraphen 3 wird zu Punkt Nr. 2;
5. Punkt Nr. 5 des Paragraphen 3 wird zu Punkt Nr. 3.

Art. 11 - In Artikel 48 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975, werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. Die Punkte 2 und 3 des Paragraphen 1 werden aufgehoben;
2. Punkt 4 des Paragraphen 1 wird zu Punkt 3;
3. Punkt 5 des Paragraphen 1 wird zu Punkt 4;

4. Die Punkte 2 und 3 des Paragraphen 2 werden aufgehoben;
5. Punkt 4 des Paragraphen 2 wird zu Punkt 3;
6. Punkt 5 des Paragraphen 2 wird zu Punkt 4.

Art. 12 - Artikel 55 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 28. April 1999 und abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 14. Januar 1971, 9. August 1971 und 19. Juni 1989 wird Paragraph 1 wie folgt ersetzt:

„§ 1 - Jedes Fahrzeug muss so gebaut und/oder ausgerüstet sein, dass es einem von hinten auffahrenden Fahrzeug der Klasse M1 und N1 einen über die gesamte Breite wirksamen Schutz gegen Unterfahren bietet.

Eine besondere Unterfahrschutzeinrichtung, nachstehend "Unterfahrschutzeinrichtung" genannt, besteht in der Regel aus einem Querträger und Verbindungselementen zu den Fahrzeuglängsträgern oder anderen, an deren Stellen vorhandenen Bauteilen.

Die Unterfahrschutzeinrichtung muss am Fahrzeug so weit hinten wie möglich angebracht sein. Bei unbeladenem Fahrzeug darf die untere Begrenzung der Unterfahrschutzeinrichtung an keiner Stelle höher als 55 cm über der Fahrbahn liegen.

Was die Fahrzeuge N2, N3, O3 und O4 betrifft, darf die Breite des Unterfahrschutzes die Breite der hinteren Achse, gemessen über die äußersten Punkte der Räder, wobei der Latsch nicht berücksichtigt wird, an keiner Stelle überschreiten und an keiner Stelle um mehr als 10 cm unterschreiten. Sind mehrere Hinterachsen vorhanden, so ist die breiteste Achse maßgebend.

Was die Fahrzeuge M1, M2, M3, N1, O1 und O2 betrifft darf die Höhe unter dem Heckteil des unbeladenen Fahrzeugs nicht 55 cm auf einer Breite überschreiten, die an jeder Seite nicht mehr als 10 cm der Breite der Hinterachse unterschreitet (ohne Berücksichtigung des Latsches). Sind mehrere Hinterachsen vorhanden, so ist die breiteste Hinterachse maßgebend. Diese Vorschrift muss wenigstens auf einer gedachten Linie von höchstens 45 cm Abstand zum hinteren äußersten Ende des Fahrzeugs eingehalten werden. Falls die betreffenden Fahrzeuge nicht diesen Vorschriften entsprechen, müssen sie den in Absatz 4 des Paragraphen 1 des Artikels 55 erwähnten Vorschriften genügen.

Die Höhe des Profils des Querträgers muss mindestens 10 cm betragen. Die äußeren seitlichen Teile des Querträgers dürfen weder nach hinten gekrümmt sein noch nach außen zu irgendwelche scharfen Kanten aufweisen.

Die Unterfahrschutzeinrichtung darf auch so ausgeführt sein, dass sich ihre Lage hinten am Fahrzeug verändern lässt. Es muss dann gewährleistet sein, dass sie sich in der Funktionslage so verriegeln lässt, dass eine unbeabsichtigte Änderung der Lage am Fahrzeug ausgeschlossen ist. Die Verstellung der Unterfahrschutzeinrichtung muss durch Betätigungskräfte von nicht mehr als 40 daN möglich sein.

Die Unterfahrschutzeinrichtung muss eine ausreichende Festigkeit gegenüber in Fahrzeuglängsrichtung wirkenden Kräften haben und muss in Funktionslage mit den Fahrzeuglängsträgern oder anderen, an deren Stelle vorhandenen Bauteilen verbunden sein. Während und nach dem Aufbringen dieser Kräfte darf der waagerechte Abstand zwischen der Hinterseite der Einrichtung und dem Fahrzeugheck 40 cm nicht überschreiten. Dieser Abstand wird bei unbeladenem Fahrzeug gemessen, wobei die Fahrzeugteile, die mehr als 2 m über der Fahrbahn liegen, unberücksichtigt bleiben.

Bei Fahrzeugen mit Hubladebühnen kann die Unterfahrschutzeinrichtung aufgrund der Tragmechanik auch unterbrochen sein. In solchen Fällen darf der seitliche Abstand zwischen den Bauteilen der Unterfahrschutzeinrichtung und den Elementen der Hubladebühne, die die Unterbrechung erforderlich machen, nicht mehr als 2,5 cm betragen. Die einzelnen Bauteile der Unterfahrschutzeinrichtung müssen eine wirksame Fläche von jeweils mindestens 350 cm² aufweisen.

In Abweichung davon brauchen Fahrzeuge der nachstehend genannten Bauarten keinen Unterfahrschutz zu haben: Sattelzugmaschinen, Langholzwagen und ähnliche Anhänger, die zum Transport von Baumstämmen oder anderen langen Gegenständen bestimmt sind, sowie Fahrzeuge, bei denen das Vorhandensein einer besonderen Unterfahrschutzeinrichtung mit dem Verwendungszweck des Fahrzeugs unvereinbar ist“.

Art. 13 - Anlage 6 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 17. März 2003 und abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 25. März 2010 und 18. August 2010, wird durch Anlage 1 zum vorliegenden Erlass ersetzt.

Art. 14 - Anlage 7 desselben Erlasses, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 12. Dezember 1975 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 11. März 1977, wird durch Anlage 2 zum vorliegenden Erlass ersetzt.

Art. 15 - In Anlage 15 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 10. Januar 2012 werden in den Punkten 1.2.1. und 1.3.1. die Wörter „75 %“ durch die Wörter „70 %“ ersetzt.

Art. 16 - In Teil IV der Anlage 26 desselben Erlasses wird die Linie Nr. 50 durch die in Anlage 3 des vorliegenden Königlichen Erlasses erwähnte Linie ersetzt.

Art. 17 - In Anlage 41 desselben Erlasses, ersetzt durch den Königlichen Erlass vom 10. Januar 2012 werden in den Punkten 1.2.1. und 1.3.1. die Wörter „75 %“ durch die Wörter „70 %“ ersetzt.

Art. 18 - Vorliegender Erlass tritt zehn Tage nach seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft, mit Ausnahme der Artikel 13, 14, 15 und 17, die am ersten Tag des sechsten Monats nach dem Datum der Veröffentlichung des vorliegenden Erlasses im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft treten.

Art. 19 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 18. Oktober 2013

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern

Frau J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität

M. WATHELET

Anlage 1 zum Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör

Anlage 6 - Obligatorische Lichter und Rückstrahler, andere als Fahrtrichtungsanzeiger, für Motorfahrzeuge und ihre Anhänger

Lichter- und Rückstrahlertyp	Fernlicht	Abblendlicht	Standlicht		Schlusslicht ⁽⁴⁾	Bremslicht	Kennzeichenbeleuchtung	Hinterer Rückstrahler	Vorgeschr. VORD. Begrenzungslicht	Vorgeschr. HINT. Begrenzungslicht Falls Breite >210 ⁽⁵⁾	Seitlicher Rückstrahler	Nebelschlussleuchte	Seitliches Markierungslicht ⁽⁴⁾	Tagfahrleuchte ⁽⁵⁾⁽⁶⁾
			Motorfahrzeuge	Anhänger										
Montage- und Farbmerkmale														
1. Anwesenheit und Anzahl⁽¹⁾														
Klasse A	2 oder 4 ⁽¹⁾	2	2	-	1/2 oder 4 ⁽¹⁾⁽²⁾	1/2 oder 4 ⁽¹⁾⁽²⁾	Unbestimmt	2	2	2	2	1 oder 2	Länge	2
Klasse B	2	2	2	-	2 ⁽⁴⁾	1/2 oder 3 ⁽⁴⁾⁽⁵⁾		2	-	-	2	1 oder 2	>600 ⁽³⁾	2
Klasse C	2	2	2	-	1/2 oder 4 ⁽¹⁾⁽²⁾	1/2 oder 3 ⁽⁴⁾ oder 4 ⁽¹⁾⁽²⁾		2	2 ⁽⁴⁾	2 ⁽⁴⁾	2	1 oder 2	1 oder 2	2
Klasse D	-	-	-	2	1/2 oder 4 ⁽¹⁾⁽²⁾	1/2 oder 4 ⁽¹⁾⁽²⁾		2	2	2	2	1 oder 2	1 oder 2	2 ⁽⁴⁾
2. Farbe (in Betrieb)⁽⁴⁾	W oder S.G.	W oder S.G.	W	W	R ⁽¹⁾	R oder G ⁽¹⁾	W	R	W	R	G	R	G	W
3. Positionierung														
Maximalabstand zum Außenrand hin	-	40	40	15	140 ⁽¹⁾⁽²⁾		-	40	-	-	-	-	-	40 ⁽¹⁾
Mindesthöhe	-	35	35	35	55 ⁽¹⁾⁽²⁾		-	35	35	35	35	25	35	25
Maximalhöhe	-	120	150	225	160 ⁽¹⁾⁽²⁾		-	120	-	-	120	120	150 ⁽¹⁾	150 ⁽¹⁾

Fußnoten

(1) Die Klassen A, B, C und D bedeuten: A, die Klasse der Linien- und Reisebusse; B, die Klasse der Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbusse; C, die Klasse der Kraftfahrzeuge, die nicht den Klassen A und B zugehörig sind; D, die Klasse der Anhänger.

(2) W = Weiß; S.G. = Selektivgelb; R = Rot; G = Gelb.

(3) Die Abmessungen sind in Zentimetern angegeben. Diese Abmessungen sind anwendbar auf Motorfahrzeuge und Anhänger, die nach dem 1. November 2014 erstmals in Betrieb genommen wurden.

(4) Obligatorisch für Fahrzeuge, die ab dem 1. Mai 2003 in Betrieb genommen wurden, mit Ausnahme von Fahrgestellen mit Führerhaus.

(5) Falls aufgrund der Herstellung nicht anders möglich, höchstens 210.

(6) Drei obligatorische Lichter für Fahrzeuge, die ab dem 1. Mai 2003 in Betrieb genommen wurden und die über eine EG-Typgenehmigung verfügen; siehe Artikel 28.

(7) Vier Fernlichter sind zugelassen, sofern die ausgestrahlte Lichtstärke 225 000 cd nicht überschreitet.

(8) Verboten auf Anhängern und Sattelanhängern.

(9) Die Innenränder der sichtbaren Flächen in Richtung der Bezugsachse liegen mindestens 600 mm auseinander. Dieser Abstand darf auf 400 mm reduziert werden, wenn die maximale Breite des Fahrzeugs unter 1 300 mm beträgt.

(10) Obligatorisch für alle Fahrzeuge der Klassen als die Klassen M1 und N1 deren Genehmigung nach dem 6. Februar 2011 erfolgte. Obligatorisch für alle Fahrzeuge aller anderen Klassen als die Klassen M1 und N1 deren Genehmigung nach dem 6. August 2012 erfolgte. Vor diesen Daten sind Tagfahrleuchten fakultativ.

(11) Der letztgenannte Wert bezieht sich auf in der Höhe getrennte Lichter; siehe Artikel 28.

(12) Wert nur für obligatorische, nicht für fakultative Schluss- und Bremslichter; siehe Artikel 28.

(13) Begrenzungslichter sind auf land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer Breite von weniger oder gleich 2,10 m verboten.

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör beigefügt zu werden.

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern

Frau J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität

M. WATHELET

Anlage 2 zum Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör

Anlage 7 - Fakultative Lichter und Rückstrahler für Motorfahrzeuge und ihre Anhänger

Montage- und Farbmerkmale	Lichter- und Rückstrahlertyp							
	Parkleuchte	VORD. Begrenzungs- licht Falls Breite ≤ 2,10 (4)	HINT. Begrenzungs- licht Falls Breite ≤ 2,10 (4)	Nebelschein- werfer	Rückfahr- scheinwerfer	vorderer Rückstrahler	Suchleuchte	seitlicher Rückstrahler
1. Anwesenheit und Anzahl (1)								
Klasse A	siehe Art. 28 § 3	2	2	2	1 oder 2	2	1	Unbegrenzt
Klasse B		2	2	2	1 oder 2	2	1	
Klasse C		2 (5)	2 (5)	2	1 oder 2	2	1	
Klasse D		2	2	-	1 oder 2	2	1	
2. Farbe (2)	siehe Art. 28 § 3	W	R	W oder S.G.	W oder S.G.	W	W oder S.G.	G
3. Positionierung (3)								
Maximalabstand zum Außenrand hin	40	-		40	-	40	-	
Mindesthöhe	35	35	35	-	-	35	-	35
Maximalhöhe	160	-		120	-	120	-	120

Fußnoten

(1) Die Klassen A, B, C und D bedeuten: A, die Klasse der Linien- und Reisebusse; B, die Klasse der Personenkraftwagen, Kombiwagen und Kleinbusse; C, die Klasse der Kraftfahrzeuge, die nicht den Klassen A und B zugehörig sind; D, die Klasse der Anhänger.

(2) W = Weiß; S.G. = Selektivgelb; R = Rot; G = Gelb.

(3) Die Abstände sind in Zentimetern angegeben.

(4) Diese Abmessungen sind anwendbar auf Motorfahrzeuge und Anhänger, die nach dem 1. November 2014 erstmals in Betrieb genommen wurden.

(5) Begrenzungslichter sind auf land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer Breite von mehr als 2,10 m² fakultativ“.

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör beigefügt zu werden.

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern
Frau J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität
M. WATHELET

Anlage 3 zum Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör

Die Linie 50 des Teils IV der Anlage 26 muss durch die folgende Linie ersetzt werden:

50	Verbindungs- einrichtungen	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾
		B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2013 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör beigefügt zu werden.

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin des Innern
Frau J. MILQUET

Der Staatssekretär für Mobilität
M. WATHELET

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2015/14239]

20 DECEMBRE 2013. — Circulaire ministérielle portant indexation des montants des redevances, en ce compris la taxe sur la valeur ajoutée, à percevoir par les organismes d'inspection automobile agréés. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la circulaire ministérielle du 20 décembre 2013 portant indexation des montants des redevances, en ce compris la taxe sur la valeur ajoutée, à percevoir par les organismes d'inspection automobile agréés (*Moniteur belge* du 30 décembre 2013).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2015/14239]

20 DECEMBER 2013. – Ministeriële omzendbrief houdende indexering van de bedragen van de door de erkende instellingen voor autokeuringen te innen vergoedingen, de belasting over de toegevoegde waarde inbegrepen. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van de ministeriële omzendbrief van 20 december 2013 houdende indexering van de bedragen van de door de erkende instellingen voor autokeuringen te innen vergoedingen, de belasting over de toegevoegde waarde inbegrepen (*Belgisch Staatsblad* van 30 december 2013).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in Brussel.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C – 2015/14239]

20. DEZEMBER 2013 — Ministerielles Rundschreiben zur Indexierung der Beträge der von den zugelassenen Kraftfahrzeugüberwachungseinrichtungen zu erhebenden Gebühren, Mehrwertsteuer einbegriffen — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Ministeriellen Rundschreibens vom 20. Dezember 2013 zur Indexierung der Beträge der von den zugelassenen Kraftfahrzeugüberwachungseinrichtungen zu erhebenden Gebühren, Mehrwertsteuer einbegriffen.

Diese Übersetzung ist vom Übersetzungsdienst des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen in Brüssel erstellt worden.