

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

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C - 2013/00629]

23 SEPTEMBRE 2013 — Arrêté ministériel de désignation des lieux d'hébergement au sens de l'article 74/8, § 1^{er}, de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers

La Secrétaire d'Etat à l'asile et la Migration;

Vu la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, l'article 74/8, §§ 1^{er} et 2;

Vu l'arrêté royal du 14 mai 2009 fixant le régime et les règles de fonctionnement applicables aux lieux d'hébergement au sens de l'article 74/8, § 1^{er}, de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers,

Arrête :

Article 1^{er}. Les lieux d'hébergement mentionnés ci-après sont des lieux visés au sens de l'article 74/8, § 1^{er}, de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers :

- Rue du Moulin à Eau, 13-14-15 et 16, à 1320 Beauvechain.

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

Bruxelles, le 23 septembre 2013.

Mme M. DE BLOCK

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C - 2013/00629]

23 SEPTEMBER 2013. — Ministerieel besluit tot aanduiding van de woonunits, als bedoeld in het artikel 74/8, § 1 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen

De Staatssecretaris voor Asiel en Migratie;

Gelet op de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, op artikel 74/8, §§ 1 en 2;

Gelet op koninklijk besluit 14 mei 2009 houdende vaststelling van het regime en de werkingsmaatregelen, toepasbaar op de woonunits, als bedoeld in het artikel 74/8, § 1, van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen,

Besluit :

Artikel 1. De hieronder vermelde woonunits zijn plaatsen die worden bedoeld in de zin van het artikel 74/8, § 1, van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen :

- Rue du Moulin à Eau, 13-14-15-16, te 1320 Beauvechain.

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

Brussel, 23 september 2013.

Mevr. M. DE BLOCK

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2013/00563]

10 OCTOBRE 1974. — Arrêté royal portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques. — Coordination officielle en langue allemande

Le texte qui suit constitue la coordination officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (*Moniteur belge* du 15 novembre 1974), tel qu'il a été modifié successivement par :

- l'arrêté royal du 27 avril 1976 fixant vigueur et modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (*Moniteur belge* du 1^{er} mai 1976);

- l'arrêté royal du 16 décembre 1981 modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (*Moniteur belge* du 14 janvier 1982);

- l'arrêté royal du 21 décembre 1983 modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (*Moniteur belge* du 7 février 1984);

- l'arrêté royal du 6 avril 1995 modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (*Moniteur belge* du 28 avril 1995);

- 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 31 janvier 2009 établissant le taux des redevances à percevoir pour la délivrance des procès-verbaux d'agrément et des certificats d'agrément pour les cyclomoteurs et les motocyclettes (*Moniteur belge* du 23 février 2009);

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2013/00563]

10 OKTOBER 1974. — Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen. — Officiële coördinatie in het Duits

De hierna volgende tekst is de officiële coördinatie in het Duits van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 15 november 1974), zoals het achtereenvolgens werd gewijzigd bij :

- het koninklijk besluit van 27 april 1976 houdende inwerkingtreding en wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 1 mei 1976);

- het koninklijk besluit van 16 december 1981 tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 14 januari 1982);

- het koninklijk besluit van 21 december 1983 tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 7 februari 1984);

- het koninklijk besluit van 6 april 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 28 april 1995);

- 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 31 januari 2009 tot vaststelling van het tarief der vergoedingen te innen voor de afgifte van de processen-verbaal van goedkeuring en van de goedkeuringsdocumenten voor bromfietsen en motorfietsen (*Belgisch Staatsblad* van 23 februari 2009);

- l'arrêté royal du 5 février 2009 modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (*Moniteur belge* du 23 février 2009);

- l'arrêté royal du 20 avril 2010 modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (*Moniteur belge* du 28 avril 2010);

- l'arrêté royal du 19 décembre 2010 modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (*Moniteur belge* du 29 décembre 2010);

- l'arrêté royal du 28 avril 2011 établissant le montant et les modalités de paiement des redevances à percevoir en matière de réception des véhicules à moteur (*Moniteur belge* du 13 mai 2011).

Cette coordination officielle en langue allemande a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmedy.

- het koninklijk besluit van 5 februari 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 23 februari 2009);

- het koninklijk besluit van 20 april 2010 tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 28 april 2010);

- het koninklijk besluit van 19 december 2010 tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 29 december 2010);

- het koninklijk besluit van 28 april 2011 tot vaststelling van het bedrag en de betalingswijze van de vergoedingen te innen voor de goedkeuring van motorvoertuigen (*Belgisch Staatsblad* van 13 mei 2011).

Deze officiële coördinatie in het Duits is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmedy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C – 2013/00563]

10. OKTOBER 1974 — Königlicher Erlass zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger — Inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache

Der folgende Text ist die inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger, so wie er nacheinander abgeändert worden ist durch:

- den Königlichen Erlass vom 27. April 1976 zur Inkraftsetzung und Abänderung des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger,

- den Königlichen Erlass vom 16. Dezember 1981 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger,

- den Königlichen Erlass vom 21. Dezember 1983 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger,

- den Königlichen Erlass vom 6. April 1995 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger,

- 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 31. Januar 2009 zur Festlegung des Gebührensatzes, der für die Ausstellung von Typgenehmigungsprotokollen und Zulassungsbescheinigungen für Kleinkrafträder und Motorräder zu erheben ist,

- den Königlichen Erlass vom 5. Februar 2009 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger,

- den Königlichen Erlass vom 20. April 2010 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger,

- den Königlichen Erlass vom 19. Dezember 2010 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger,

- den Königlichen Erlass vom 28. April 2011 zur Festlegung des Betrags und der Zahlungsmodalitäten für die Gebühren, die in Sachen Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen einzunehmen sind.

Diese inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmedy erstellt worden.

MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS

10. OKTOBER 1974 — Königlicher Erlass zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger

KAPITEL I — Begriffsbestimmungen und Anwendungsbereich

Artikel 1 - [§ 1 - Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen ist in Bezug auf vorliegenden Königlichen Erlass zu verstehen unter:

1. "Kleinkraftrad": jedes zweirädrige Fahrzeug (Klasse L1e) oder dreirädrige Fahrzeug (Klasse L2e) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und folgenden Eigenschaften:

1. zweirädrige Kleinkrafträder:

- Hubraum von bis zu 50 cm³ im Fall von Verbrennungsmotoren oder

- maximale Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Fall von Elektromotoren;

2. dreirädrige Kleinkrafträder:

- Hubraum von bis zu 50 cm³ im Fall von Fremdzündungsmotoren oder

- maximale Nutzleistung von bis zu 4 kW im Fall anderer Verbrennungsmotoren oder
- maximale Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Fall von Elektromotoren;

mit Ausnahme der Fahrzeuge, die zur Nutzung durch Personen mit körperlicher Behinderung bestimmt sind und die mit einem Motor ausgerüstet sind, der es nicht ermöglicht, schneller als Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

Kleinkrafträder werden in zwei nationale Klassen eingeteilt:

a) "Kleinkrafträder Klasse A", das heißt Kleinkrafträder, die bauartbedingt und durch ihre Motorleistung auf ebener Strecke eine Geschwindigkeit von höchstens 25 km/h erreichen können.

b) "Kleinkrafträder Klasse B", das heißt Kleinkrafträder, die nicht zu Klasse A gehören.

Die "Kleinkrafträder Klasse B" werden in zwei Kategorien eingeteilt:

a) zweirädrigen Kleinkrafträder,

b) Kleinkrafträder mit mehr als zwei Rädern.

2. "Motorrad" oder "Kraftrad": jedes zweirädrige Fahrzeug ohne Beiwagen (Klasse L3e) oder mit Beiwagen (Klasse L4e) mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ im Fall von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h.

3. "dreirädriges Kraftfahrzeug": jedes mit drei symmetrisch angeordneten Rädern ausgestattete Fahrzeug (Klasse L5e) mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ im Fall von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h.

4. "vierrädriges Kraftfahrzeug": jedes motorgetriebene vierrädrige Fahrzeug mit folgenden Merkmalen:

a) vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge mit einer Leermasse von bis zu 350 kg (Klasse L6e), ohne Masse der Batterien im Fall von Elektrofahrzeugen, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und

1. einem Hubraum von bis zu 50 cm³ im Fall von Fremdzündungsmotoren oder

2. einer maximalen Nutzleistung von bis zu 4 kW im Fall anderer Verbrennungsmotoren oder

3. einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Fall von Elektromotoren.

Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen müssen vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge den technischen Anforderungen für dreirädrige Kleinkrafträder der Klasse L2e genügen.

b) vierrädrige Kraftfahrzeuge, die nicht unter Buchstabe a) fallen, mit einer Leermasse von bis zu 400 kg (Klasse L7e) (550 kg im Fall von Fahrzeugen zur Güterbeförderung), ohne Masse der Batterien im Fall von Elektrofahrzeugen, und mit einer maximalen Nutzleistung von bis zu 15 kW.

Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen gelten die in Buchstabe b) erwähnten vierrädrigen Kraftfahrzeuge als dreirädrige Kraftfahrzeuge und müssen den technischen Anforderungen für dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L5e genügen.

5. "Hybridelektrofahrzeug" (HEV): jedes Fahrzeug, das zum Zweck des mechanischen Antriebs Energie/Leistung aus zwei Quellen im Fahrzeug bezieht, nämlich aus einem Betriebskraftstoff und einer Speichereinrichtung für elektrische Energie/Leistung.

6. "Fahrzeug mit Hybridantrieb": jedes Fahrzeug, das über zwei unterschiedliche Antriebssysteme verfügt, zum Beispiel über einen elektrischen Antrieb und über einen Verbrennungsmotor.

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

1. "Richtlinie": die Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates.

2. "Mitgliedstaaten": die Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

3. "Zuständige Behörde": der für den Straßenverkehr zuständige Minister oder sein Beauftragter.

4. "Genehmigungsbehörde": der Föderale Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen - Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit - Dienst Fahrzeuge, dessen Büros im City Atrium, rue du Progrès 56 in 1210 Brüssel liegen, ist die zuständige Behörde für alle Aspekte der Genehmigung von Typen von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten oder der Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug, für das Autorisierungsverfahren, die Ausstellung und gegebenenfalls den Entzug von Genehmigungsbögen; er fungiert ferner als Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten und sorgt dafür, dass der Hersteller seine Pflichten in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion erfüllt.

5. "Behörde, die für die Bewertung der technischen Dienste zuständig ist": der Föderale Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen - Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit - Direktion Zertifizierung und Inspektion, dessen Büros im City Atrium, rue du Progrès 56 in 1210 Brüssel liegen, ist die zuständige Behörde für die Bewertung des technischen Dienstes. Bestimmte Bereiche davon dürfen einer Akkreditierungsstelle übertragen werden, die Unterzeichner der Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung unter Akkreditierungsstellen ist.

6. "Technischer Dienst": jede Organisation oder Stelle, die von der zuständigen Behörde als Prüflabor für die Durchführung von Prüfungen oder als Konformitätsbewertungsstelle für die Durchführung der Anfangsbewertung und anderer Prüfungen oder Kontrollen im Auftrag der Genehmigungsbehörde benannt wurde, wobei diese Aufgaben auch von der Genehmigungsbehörde selbst wahrgenommen werden können.

7. "Typgenehmigung": das Verfahren, nach dem die Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht.

8. "Nationale Typgenehmigung": ein Typgenehmigungsverfahren nach belgischem Recht; die Gültigkeit einer solchen Genehmigung beschränkt sich auf das belgische Staatsgebiet.

9. "EG-Typgenehmigung": das Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen der Richtlinie entspricht.

10. "Einzelgenehmigung": das Verfahren, nach dem die Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein bestimmtes Fahrzeug, ob Einzelausführung oder nicht, den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht.

11. "Typgenehmigungsbogen": das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für einen Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit eine Genehmigung erteilt wurde.

12. "Einzelgenehmigungsbogen": das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für ein Einzelfahrzeug eine Genehmigung erteilt wurde.

13. "Übereinstimmungsbescheinigung": das vom Hersteller ausgestellte Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass ein Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Verordnungsakten entspricht.

14. "Fahrzeugtyp": entweder ein Fahrzeug oder eine Gruppe von Fahrzeugen (Varianten), die

1. einer einzigen Klasse angehören (zweirädriges Kleinkraftrad L1e, dreirädriges Kleinkraftrad L2e usw. gemäß § 1);

2. vom gleichen Hersteller produziert werden;

3. das gleiche Fahrgestell, den gleichen Rahmen oder Hilfsrahmen, die gleiche Bodengruppe oder die gleiche Struktur haben, woran wesentliche Bauteile befestigt werden;

4. mit Antriebsmaschinen gleicher Funktionsweise (Verbrennungsmotor, Elektromotor, Hybridantrieb usw.) ausgerüstet sind;

5. die gleiche Typenbezeichnung des Herstellers haben.

Für einen Fahrzeugtyp kann es Varianten und Versionen geben.

15. "Variante": entweder ein Fahrzeug oder eine Gruppe von Fahrzeugen (Versionen) des gleichen Typs,

1. die die gleiche Karosserieform aufweisen (grundlegende Merkmale);

2. deren Masse in fahrbereitem Zustand sich innerhalb der Gruppe von Fahrzeugen (Versionen) zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 20% des niedrigsten Wertes unterscheidet;

3. deren zulässige Höchstmasse sich innerhalb der Gruppe von Fahrzeugen (Versionen) zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 20% des niedrigsten Wertes unterscheidet;

4. deren Motor nach dem gleichen Verfahren arbeitet (Zwei- oder Viertakt, Fremdzündung, Selbstzündung);

5. deren Hubraum (im Fall von Verbrennungsmotoren) sich innerhalb der Gruppe von Fahrzeugen (Versionen) zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 30% des niedrigsten Wertes unterscheidet;

6. die die gleiche Anzahl und Anordnung der Zylinder aufweisen;

7. deren Motorleistung sich innerhalb der Gruppe von Fahrzeugen (Versionen) zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 30% des niedrigsten Wertes unterscheidet;

8. deren Antriebsmaschine die gleiche Funktionsweise hat (im Fall von Elektromotoren);

9. die den gleichen Getriebetyp (Schaltgetriebe, Automatikgetriebe usw.) aufweisen.

16. "Version": ein Fahrzeug des gleichen Typs und der gleichen Variante, das beliebig mit den im Beschreibungs-bogen in Anhang II der Richtlinie genannten Ausrüstungen, Bauteilen oder Systemen versehen sein kann,

a) sofern für folgende Größen nur ein Wert angegeben wird:

1. Masse in fahrbereitem Zustand;

2. zulässige Höchstmasse;

3. Motorleistung;

4. Hubraum; und

b) sofern nur eine einzige Reihe von Prüfergebnissen gemäß Anhang VII der Richtlinie angegeben wird.

17. "System": alle Fahrzeugsysteme, beispielsweise Bremsanlage, Einrichtungen zur Abgasreinigung usw., die die in einem Rechtsakt festgelegten Anforderungen erfüllen müssen.

18. "Selbständige technische Einheit": eine Einrichtung, beispielsweise ein Austauschschalldämpfer, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und die die Anforderungen eines Rechtsakts erfüllen muss und für die gesondert, jedoch nur in Bezug auf einen oder mehrere bestimmte Fahrzeugtypen, eine Genehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht.

19. "Bauteil": eine Einrichtung beispielsweise eine Leuchte, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und die die Anforderungen eines Rechtsakts erfüllen muss und für die unabhängig von einem Fahrzeug eine Genehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht.

20. "Originalteil oder -ausrüstung": ein Teil oder eine Ausrüstung, das/die nach den Spezifikationen und Produktionsnormen gefertigt wird, die der Fahrzeughersteller für die Fertigung von Teilen oder Ausrüstungen für den Bau des betreffenden Fahrzeugs vorschreibt. Hierzu gehören Teile oder Ausrüstungen, die auf derselben Fertigungsstraße gefertigt wurden wie die Teile oder Ausrüstungen für den Bau des Fahrzeugs. Bis zum Nachweis des Gegenteils ist davon auszugehen, dass Teile Originalteile sind, wenn der Hersteller bescheinigt, dass die Teile die gleiche Qualität aufweisen wie die für den Bau des betreffenden Fahrzeugs verwendeten Bauteile und nach den Spezifikationen und Produktionsnormen des Fahrzeugherstellers gefertigt wurden.

21. "Doppelrad": zwei auf einer Achse montierte Räder, bei denen der Abstand zwischen den Mittelpunkten der Aufstandsflächen der Reifen auf der Fahrbahn kleiner als 460 mm ist. Ein solches Doppelrad wird als ein Rad angesehen.

22. "Hersteller": die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Aspekte des Genehmigungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist. Die Person oder Stelle muss nicht notwendigerweise an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs oder des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, das/die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, unmittelbar beteiligt sein.

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

[Art. 1 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010)]

Art. 2 - Anwendungsbereich

§ 1 - Die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses finden Anwendung auf Kleinkrafträder und Motorräder.

§ 2 - [1. Besondere Fahrzeugklassen unterliegen jedoch nur bestimmten Vorschriften der vorliegenden allgemeinen Regelung.

Dabei handelt es sich um die seit mehr als fünfundzwanzig Jahren in Betrieb genommenen Fahrzeuge, die nur ausnahmsweise auf öffentlicher Straße benutzt werden, entweder anlässlich von ordnungsgemäß genehmigten Veranstaltungen, die zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang in einem Umkreis von 25 km durchgeführt werden, oder die auf öffentlicher Straße nur genutzt werden, um sich zu diesen Veranstaltungen zu begeben.

Diese Fahrzeuge unterliegen nur den Bestimmungen der Artikel 10, 11 § 3 und 13 des vorliegenden Erlasses.

2. Andere besondere Fahrzeugklassen unterliegen nicht den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses.

Dabei handelt es sich um Fahrzeuge, die unter einem dem Ministerium der Landesverteidigung vorbehaltenen Sonderkennzeichen zugelassen sind, sowie um Fahrzeuge, die gemäß den geltenden Vorschriften mit einer Probefahrtzulassungsbescheinigung und einem Probefahrtzulassungskennzeichen versehen sind.]

§ 3 - Die in § 1 erwähnten Fahrzeuge, die im Ausland zugelassen sind, müssen, um in Belgien zum Verkehr auf der öffentlichen Straße zugelassen zu werden, den technischen Anforderungen in ihrem Zulassungsland entsprechen.

[Art. 2 § 2 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 21. Dezember 1983 (B.S. vom 7. Februar 1984)]

KAPITEL II — Genehmigung

Art. 3 - Genehmigung von Fahrzeugtypen

§ 1 - Jedes in Belgien zum Zweck des erklärten Gebrauchs gebaute, montierte oder eingeführte Fahrzeug muss Gegenstand einer Typgenehmigung sein.

Diese vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten erteilte Genehmigung dient dazu, festzustellen, ob das Fahrzeug den Vorschriften des vorliegenden Erlasses genügt.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Fahrzeuge, die vor dem Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses nicht durch ein Typgenehmigungsprotokoll gedeckt zu sein brauchten und vor diesem Datum in Betrieb genommen wurden.

§ 2 - [Das Anbieten zum Verkauf und der Verkauf im Hinblick auf die Verwendung und die Inbetriebnahme von Fahrzeugen auf öffentlicher Straße, die nicht vollständig mit dem gemäß § 1 genehmigten Typ übereinstimmen, sind verboten.

Der Verkauf, das Anbieten zum Verkauf oder die Werbung mit Bezug auf Fahrzeuge oder Bestandteile von Fahrzeugen, die wegen ihrer Nichtübereinstimmung mit der vorliegenden Regelung nicht auf öffentlicher Straße benutzt werden dürfen, muss entweder von einem Schriftstück des Verkäufers, einem Schild oder einer Information begleitet sein, die klar und deutlich auf diese Einschränkung hinweisen.]

[§ 3 - Der Minister des Verkehrswesens oder sein Beauftragter kann unter den von ihm bestimmten Bedingungen und nach dem von ihm bestimmten Verfahren ausnahmsweise die Genehmigung und Inbetriebnahme eines Einzelfahrzeugs erlauben.

Eine solche Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn der Antragsteller

a) entweder beweisen kann, dass das in den Artikeln 3 bis 7 des vorliegenden Erlasses erwähnte Genehmigungsverfahren nicht durchführbar ist und es sich um ein für den Eigengebrauch bestimmtes Fahrzeug handelt,

b) oder wenn er beweisen kann, dass das Fahrzeug anlässlich eines Umzugs eingeführt wird von einer Person, die im Ausland niedergelassen war und sich entweder zeitweilig oder definitiv in Belgien niederlässt.]

[Diese Erlaubnis führt zur Ausstellung eines Dokuments, das "Typgenehmigungsprotokoll im Einzelfall" genannt wird.

Die Prüfungen, die für die Ausstellung dieses Typgenehmigungsprotokolls erforderlich sind, sowie der dazugehörige Bericht werden von Einrichtungen durchgeführt, die mit der Kontrolle der in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind.

Dieses Protokoll erfordert keine Ausstellung einer Übereinstimmungsbescheinigung, nach dem Muster in Anhang 1.]

[§ 3bis - Der Minister des Verkehrswesens und des Post-, Telegrafien- und Telefonwesens oder sein Beauftragter kann ausnahmsweise die Genehmigung und 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.]

§ 4 - Die Lieferung neuer Fahrzeuge durch den Hersteller oder seinen Beauftragten sowie die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge, die für mit einem genehmigten Typ übereinstimmend erklärt worden sind und die Nummer des diesem Typ entsprechenden Typgenehmigungsprotokolls tragen, muss binnen eines Zeitraums von sieben Jahren ab dem ersten Tag des Monats nach Ausstellung des besagten Typgenehmigungsprotokolls erfolgen.

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

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

Diese Verlängerung kann in den in § 4 erwähnten Fällen nur entweder auf Antrag des Herstellers oder seines Beauftragten gewährt werden, sofern die betreffenden Fahrzeuge den neuesten zurzeit geltenden Verordnungsvorschriften entsprechen.

§ 6 - Wird ein genehmigter Fahrzeugtyp nicht mehr hergestellt, muss der Hersteller oder sein Beauftragter den Minister des Verkehrswesens oder seinen Beauftragten, unter Angabe des Datums, an dem die Herstellung eingestellt worden ist, und der Nummer des letzten hergestellten Fahrgestells, unverzüglich darüber in Kenntnis setzen.]

[§ 7 - Eine selbstklebende Vignette, die auf dem Zulassungsantrag anzubringen ist, muss zum gleichen Zeitpunkt ausgestellt werden wie die Übereinstimmungsbescheinigung oder das Typgenehmigungsprotokoll im Einzelfall.

Diese Vignette muss folgende Angaben enthalten:

- Marke,
- Art,
- Typ,
- Fahrgestellnummer,
- Nummer des Typgenehmigungsprotokolls (TGP),
- Unterschrift (entweder die Unterschrift einer Person, die vom Hersteller oder seinem Beauftragten oder von einem der Beauftragten bestimmt wird und deren Name und Unterschrift beim Ministerium des Verkehrswesens und der Infrastruktur hinterlegt werden, oder die Unterschrift des beauftragten Beamten),
- Datum.]

[Für Fahrzeuge, die eine gültige europäische Übereinstimmungsbescheinigung haben, muss die in Absatz 1 erwähnte selbstklebende Vignette nicht zwangsläufig ausgestellt und auf dem Zulassungsantrag angebracht werden.]

[Art. 3 § 2 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 3 eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 3 Abs. 3 bis 5 eingefügt durch Art. 1 Buchstabe A des K.E. vom 6. April 1995 (B.S. vom 28. April 1995); § 3bis eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 21. Dezember 1983 (B.S. vom 7. Februar 1984); §§ 4 bis 6 eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 7 eingefügt durch Art. 1 Buchstabe B des K.E. vom 6. April 1995 (B.S. vom 28. April 1995); § 7 Abs. 3 eingefügt durch Art. 1 des G. vom 19. Dezember 2010 (B.S. vom 29. Dezember 2010)]

Art. 4 - Genehmigungsantrag

§ 1 - [Der Genehmigungsantrag muss vom Hersteller oder seinem Beauftragten anhand des vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten dafür vorgesehenen Formulars eingereicht werden.]

[Wenn der Hersteller außerhalb der [Europäischen Union] ansässig ist, muss der Genehmigungsantrag von einem der in der [Europäischen Union] ansässigen und vom Hersteller bestimmten Beauftragten eingereicht werden, der als solcher die Pflichten zu erfüllen hat, die aus den Verordnungsbestimmungen in Sachen Genehmigung hervorgehen.]

[Diese Person muss die Pflichten erfüllen, die aus den Verordnungsbestimmungen in Sachen Genehmigung hervorgehen.]

[Der Genehmigungsantrag muss eine Bescheinigung des Herstellers und eine Beschreibung umfassen, die den Vorschriften der nachstehenden Paragraphen 2 und 3 entsprechen.]

Die Bestimmungen des vorliegenden Paragraphen finden keine Anwendung auf Fahrzeuge, die vor dem Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Erlasses nicht durch ein Typgenehmigungsprotokoll gedeckt zu sein brauchten und vor diesem Datum in Betrieb genommen wurden.]

§ 2 - Auf der Bescheinigung des Herstellers müssen Name, Vornamen und Unterschrift einer technisch qualifizierten Person, der offizielle Stempel des Herstellers sowie die Marke und der genehmigungspflichtige Fahrzeugtyp zu finden sein. Für Kleinkrafträder muss aus der Bescheinigung ebenfalls hervorgehen, dass das Fahrzeug der Begriffsbestimmung von Artikel 1 § 1 genügt.

Die Unterschrift(en) der Person(en), die dazu ermächtigt ist/sind, die Bescheinigung zu unterschreiben, muss/müssen vorab dem Minister des Verkehrswesens oder seinem Beauftragten übermittelt werden.

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

§ 4 - Die Genehmigung wird durch ein Typgenehmigungsprotokoll (TGP) bestätigt.

Die Ausstellung des Genehmigungsprotokolls und jedes dazugehörigen Dokuments macht weder den Minister des Verkehrswesens noch seinen Beauftragten haftbar und verringert keineswegs die Verantwortung des Antragstellers.

Die Liste der genehmigten Typen von Kleinkrafträdern und Motorrädern wird im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht. Diese Veröffentlichung umfasst mindestens die Nummer des Genehmigungsprotokolls, die Marke und den Typ.

§ 5 - Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter 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 Beschreibung und dem Genehmigungsprotokoll vollständig übereinstimmt.

Diese Bescheinigung, "Übereinstimmungsbescheinigung" genannt, entspricht dem Muster in Anhang 1.

§ 6 - Jede Änderung eines Motorrad- oder Kleinkraftradprototyps, die der Hersteller bei der Herstellung des bereits genehmigten Musters anbringt und die zu einer Änderung irgendeiner Angabe im Genehmigungsantrag führt, muss der Transportverwaltung zur Kenntnis gebracht werden. Diese Änderung wird entweder durch ein neues Genehmigungsprotokoll oder durch eine Anlage zu oder eine Abweichung von diesem Protokoll bestätigt.

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.

[Art. 4 § 1 Abs. 1 ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 1 Abs. 2 ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982) und abgeändert durch Art. 8 § 1 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010); § 1 Abs. 3 ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 21. Dezember 1983 (B.S. vom 7. Februar 1984); § 1 Abs. 4 und 5 eingefügt durch Art. 4 des K.E. vom 21. Dezember 1983 (B.S. vom 7. Februar 1984)]

Art. 5 - Identifizierung des Fahrzeugs

§ 1 - Rahmennummer

Jedes Fahrzeug muss mit einer Nummer versehen sein, die als Rahmennummer gilt.

Diese Nummer muss für jedes Fahrzeug einer selben Marke verschieden sein und aus einer Reihe von mindestens drei und höchstens sechzehn Buchstaben oder Ziffern bestehen.

Diese Zeichen müssen eine Höhe von mindestens 5 mm haben und so von allen anderen Aufschriften getrennt sein, dass sie unverkennbar sind.

Ausschließlich diese Nummer darf auf den offiziellen Dokumenten als Rahmennummer angegeben werden. Sie muss vollständig wiedergegeben werden.

Die Rahmennummer muss vom Hersteller oder von seinem Beauftragten gut lesbar in den Rahmen eingeschlagen sein, so dass sie bei einem leichten Unfall nicht verschwinden kann.

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

§ 2 - Identifikationsschild

Auf einem Metallschild, das an einer leicht zugänglichen Stelle an das Fahrzeug festgeschweißt oder festgenietet wird, muss der Hersteller oder der Beauftragte mit wischfesten Zeichen die Marke und den Fahrzeugtyp, die Rahmennummer sowie die Nummer des Typgenehmigungsprotokolls vermerken.

Die Angaben auf diesem Identifikationsschild müssen mindestens in einer der Landessprachen abgefasst sein.

§ 3 - Die Vorschriften des vorliegenden Artikels gelten nur für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 1975 in Betrieb genommen werden.

[§ 4 - 1. Das Kleinkraftrad der Klasse A wird außerdem mit einem gelben Kennschild versehen, dessen Abmessungen 8 × 8 cm betragen. Das Schild wird vom Hersteller oder Einführer auf dem hinteren Schutzblech angebracht.

2. Ein Kleinkraftrad der Klasse B darf nicht mit einem solchen Kennschild versehen sein.]

[Art. 5 § 4 eingefügt durch Art. 2 des K.E. vom 27. April 1976 (B.S. vom 1. Mai 1976)]

Art. 6 - [Die Konstrukteure oder Hersteller müssen durch Prüfungen, die gemäß den von Uns festgelegten Modalitäten ausgeführt werden, den Nachweis erbringen, dass die für die Zulassung oder den Gebrauch im öffentlichen Straßenverkehr bestimmten Fahrzeuge, ihre Bestandteile sowie ihr Sicherheitszubehör den diesbezüglichen technischen Anforderungen ganz oder teilweise entsprechen.]

[Art. 6 ersetzt durch Art. 5 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 7 - [Genehmigungskosten

Die Genehmigungskosten sowie die Ausstellung jedes dazugehörigen Dokuments werden durch den Königlichen Erlass vom 28. April 2011 zur Festlegung des Betrags und der Zahlungsmodalitäten der Gebühren, die in Sachen Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen einzunehmen sind, festgelegt.]

[Art. 7 ersetzt durch Art. 7 des K.E. vom 28. April 2011 (B.S. vom 13. Mai 2011)]

KAPITEL III — Technische Anforderungen

Art. 8 - Allgemeine Herstellungsvorschriften

Fahrzeuge müssen, was Werkstoffe, Herstellung und Endfertigung betrifft, Anforderungen entsprechen, die aus technischer Sicht an gute und sorgfältige Arbeit zu stellen sind.

Art. 9 - Geräuschemissionen von neuen Fahrzeugen

[1. Bestimmungen für andere Fahrzeuge als [vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge], für die der Genehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1983 eingereicht wird.]

§ 1 - [Was neue Fahrzeuge betrifft, dürfen die Geräuschemissionen unter den nachstehend festgelegten Bedingungen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

70 dB (A) für Kleinkrafträder der Klasse A,

75 dB (A) für Kleinkrafträder der Klasse B,

80 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von höchstens 50 cm³,

82 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ und höchstens 125 cm³,

84 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ und höchstens 500 cm³,

86 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 500 cm³,

84 dB (A) für [dreirädrige Kraftfahrzeuge].

Eine Toleranz von 1 dB (A) ist zulässig.]

§ 2 - Die Messungen werden in einer freien und möglichst geräuscharmen Umgebung durchgeführt, die aus einer freien Fläche von 50 m Halbmesser besteht, deren mittlerer Teil über mindestens 20 m Halbmesser praktisch horizontal verlaufen muss.

Die Fahrbahndecke (aus Beton, Asphalt oder ähnlichem Belag) muss so beschaffen sein, dass die Fahrzeugbereifung kein übermäßiges Geräusch erzeugt.

Der Pegel des Umgebungsgerauschs, einschließlich des Windgeräuschs, muss mindestens 10 dB (A) unter dem zu messenden Geräuschpegel liegen.

§ 3 - Während der Messungen nimmt nur der Führer auf dem Fahrzeug Platz. Vor Beginn der Messungen wird der Motor, was die Temperatur, die Einstellungen, die Kerze(n), den/die Vergaser und andere Teile betrifft, auf normale Betriebsbedingungen gebracht.

Es werden mindestens zwei Messungen zu beiden Seiten des Fahrzeugs durchgeführt.

Die Messergebnisse werden als gültig angesehen, wenn der Unterschied zwischen zwei auf derselben Fahrzeugseite vorgenommenen Messungen 2 dB (A) nicht übersteigt. Übersteigt der Unterschied 2 dB (A), so muss die Messung ganz wiederholt werden. Nur die höchste der vier gültigen Messungen ist für die Bestimmung des Geräuschpegels des Fahrzeugs maßgeblich.

Das Mikrofon wird in 1,2 m Höhe über dem Boden und in 7,5 m Entfernung von der Fahrzeugachse aufgestellt; diese Entfernung wird auf der Senkrechten PP' zu dieser Achse gemessen (siehe Abbildung in Anhang 2).

Auf der Versuchspiste werden jeweils 10 m vor und hinter der Linie PP' zwei Linien AA' und BB' gezeichnet.

§ 4 - Die Fahrzeuge werden bis zur Linie AA' mit gleichförmiger Geschwindigkeit unter den nachstehend festgesetzten Bedingungen herangefahren.

In diesem Augenblick wird die Gasdrossel so schnell wie möglich voll geöffnet. Die Gasdrossel bleibt in dieser Stellung bis das Heck des Fahrzeugs die Linie BB' überschritten hat, wonach sie so schnell wie möglich geschlossen wird.

Die Fahrzeuge werden mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit an die Linie AA' herangefahren, die entsprechend der Bezugsmotordrehzahl und dem Kraftübertragungssystem bestimmt wird.

Die Bezugsdrehzahl des Motors ist diejenige, die der Höchstleistung des Motors unter Berücksichtigung von eventuellen Drehzahlreglern entspricht.

Die Geschwindigkeit beim Heranfahren liegt:

1. entweder bei drei Vierteln der Bezugsdrehzahl, falls das Fahrzeug sich mit einer Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h nähert;
2. oder bei 50 km/h, wenn die Motordrehzahl bei dieser Geschwindigkeit zwischen der Hälfte und drei Vierteln der Bezugsdrehzahl liegt,
3. oder bei der Hälfte der Bezugsdrehzahl, falls das Fahrzeug sich mit einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h nähert.

Die Einlegung des ersten Getriebegangs, der ausschließlich für das Anfahren, Parken oder für gleichartige Fahrbewegungen bestimmt ist, ist verboten.

Der eingelegte Getriebegang ist derjenige, mit dem am Ende der Beschleunigung die höchste Motordrehzahl erzielt werden kann, ohne jedoch die Bezugsdrehzahl zu erreichen.

§ 5 - Der Schalldruckpegel muss mit einem Präzisionsschallpegelmessgerät gemessen werden, das der vom Belgischen Normeninstitut veröffentlichten Norm NBN 576-8C entspricht.

[2. Bestimmungen für Fahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag ab dem 1. Januar 1983 eingereicht wird.

§ 1 - Geräusche von Kleinkrafträdern

1. Begriffsbestimmungen

1.1. Typ eines Kleinkraftrades hinsichtlich des Geräuschpegels und der Auspuffanlage

Unter "Typ eines Kleinkraftrades hinsichtlich des Geräuschpegels und der Auspuffanlage" versteht man Kleinkrafträder, die sich in folgenden wesentlichen Einzelheiten nicht unterscheiden:

1.1.1. Art des Motors (Zweitakt- oder Viertaktverfahren, Hub- oder Kreiskolbenmotor, Zylinderanzahl und Hubraum, Anzahl und Typ der Vergaser oder Einspritzanlagen, Anordnung der Ventile, maximale Leistung und entsprechende Leistungsdrehzahl).

Für Kreiskolbenmotoren ist das doppelte Kammervolumen als Hubraum zu nehmen.

1.1.2. Kraftübertragungssystem, insbesondere Anzahl der Getriebegänge und deren Übersetzungsverhältnis.

1.1.3. Anzahl, Art und Anordnung der Auspuffanlagen.

1.2. Auspuffanlage

Unter "Auspuffanlage" versteht man einen vollständigen Satz von Einzelteilen, die zur Dämpfung der vom Motor des Kleinkraftrads und von seinem Abgasausstoß hervorgerufenen Geräusche erforderlich sind.

1.3. Auspuffanlagen verschiedener Bauart

Unter "Auspuffanlagen verschiedener Bauart" versteht man Anlagen, die untereinander wesentliche Unterschiede aufweisen, wobei sich diese Unterschiede auf folgende Einzelheiten erstrecken können:

1.3.1. Die einzelnen Bauteile tragen verschiedene Fabrik- oder Handelsmarken.

1.3.2. Die Materialeigenschaften eines beliebigen Einzelteils sind verschieden oder die Einzelteile haben eine unterschiedliche Form oder Größe.

1.3.3. Das Funktionsprinzip wenigstens eines Einzelteils ist verschieden.

1.3.4. Die Einzelteile sind auf verschiedene Weise zusammengebaut.

1.4. Einzelteil einer Auspuff- oder Ansaugschalldämpferanlage

Unter "Einzelteil einer Auspuff- oder Ansaugschalldämpferanlage" versteht man einen der Bestandteile, die zusammen die Auspuffanlage bilden (beispielsweise Auspuffrohre und Rohrstützen, eigentlicher Schalldämpfer), und gegebenenfalls die Ansauganlage (Luftfilter).

Ist der Motor mit einem Luftfilter und/oder Ansaugeräuschkämpfer ausgerüstet, der für die Einhaltung der Geräuschpegelgrenzwerte unerlässlich ist, so ist dieser Luftfilter und/oder Ansaugeräuschkämpfer als Einzelteil anzusehen, dem die gleiche Bedeutung wie der Auspuffanlage zukommt.

2. Zulässiger Geräuschpegel

2.1. Fahrgeräusch des Kleinkraftrads

2.1.1. Grenzwerte

Der Geräuschpegel von Kleinkrafträdern, der unter den in den Punkten 2.1.2 bis 2.1.5 vorgesehenen Bedingungen ermittelt wird, darf folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

- 70 dB (A) für Kleinkrafträder der Klasse A,

- 75 dB (A) für zweirädrige Kleinkrafträder der Klasse B,

- 78 dB (A) für Kleinkrafträder der Klasse B, mit mehr als zwei Rädern.

2.1.2. Messgeräte

2.1.2.1. Akustische Messungen

Als Messgerät ist ein Präzisionsschallpegelmesser zu verwenden, der in der Veröffentlichung Nr. 651 (1979) "Präzisionsschallpegelmesser" der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) beschriebenen Bauart entspricht. Bei den Messungen sind die Anzeigegeschwindigkeiten "schnell" und die Bewertungskurve "A", die ebenfalls in dieser Veröffentlichung beschrieben werden, anzuwenden.

Zu Beginn und am Ende jeder Messreihe ist der Schallpegelmesser nach den Angaben des Herstellers mit einer geeigneten Schallquelle (beispielsweise einem Pistonfon) zu kalibrieren.

2.1.2.2. Geschwindigkeitsmessungen

Motordrehzahl und Geschwindigkeit des Kleinkraftrades auf der Messstrecke sind mit einer Genauigkeit von $\pm 3\%$ zu bestimmen.

2.1.3. Messbedingungen

2.1.3.1. Zustand des Kleinkraftrades

Bei den Messungen muss sich das Kleinkraftrad in fahrbereitem Zustand (mit Kühlflüssigkeit, Schmiermitteln, Kraftstoff, Werkzeug, Ersatzrad und Führer) befinden.

Vor Beginn der Messungen ist der Kleinkraftradmotor auf die normale Betriebstemperatur zu bringen. Bei automatisch gesteuerten Lüftern darf im Laufe der Geräuschmessung nicht in die Schaltautomatik eingegriffen werden.

2.1.3.2. Prüfgelände

Das Prüfgelände muss aus einer zentral angeordneten Beschleunigungsstrecke bestehen, die von einem im Wesentlichen ebenen Prüfgelände umgeben ist. Die Beschleunigungsstrecke muss eben sein; ihre Oberfläche muss trocken und so beschaffen sein, dass das Rollgeräusch niedrig bleibt.

Auf dem Prüfgelände müssen die Bedingungen des freien Schallfeldes zwischen der Schallquelle in der Mitte der Beschleunigungsstrecke und dem Mikrofon auf ± 1 dB genau eingehalten werden. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Abstand von 50 m um den Mittelpunkt der Beschleunigungsstrecke keine großen schallreflektierenden Gegenstände wie Hecken, Felsen, Brücken oder Gebäude vorhanden sind. Die Oberfläche des Prüfgeländes muss mindestens 10 m um den Mittelpunkt der Beschleunigungsstrecke herum aus einem harten Material wie Beton, Asphalt oder akustisch gleichwertigem Material bestehen und darf nicht von Pulverschnee, hohem Gras, loser Erde oder Schlacke bedeckt sein.

In der Umgebung des Mikrofons darf sich kein Hindernis befinden, das das Schallfeld beeinflussen könnte, und zwischen Mikrofon und Schallquelle darf sich niemand aufhalten. Der Messbeobachter muss sich so aufstellen, dass eine Beeinflussung der Anzeige des Messgeräts ausgeschlossen ist.

2.1.3.3. Sonstiges

Die Messungen dürfen nicht bei schlechten atmosphärischen Bedingungen und besonders nicht bei Windböen vorgenommen werden.

Bei den Messungen muss der A-bewertete Geräuschpegel anderer Schallquellen als des zu prüfenden Kleinkraftrades oder des Windeinflusses mindestens 10 dB (A) unter dem vom Kleinkraftrad erzeugten Geräuschpegel liegen. Am Mikrofon darf ein geeigneter Windschutz angebracht sein, sofern dessen Einfluss auf die Empfindlichkeit und die Richteigenschaften des Mikrofons berücksichtigt wird.

2.1.4. Messmethode

2.1.4.1. Art und Anzahl der Messungen

Wie in Anhang 3 des vorliegenden Erlasses beschrieben, ist während der Vorbeifahrt des Kleinkraftrades zwischen den Linien AA' und BB' der A-bewertete maximale Geräuschpegel in Dezibel (dB (A)) zu messen. Die Messung ist ungültig, wenn ein vom allgemeinen Geräuschpegel ungewöhnlich stark abweichender Spitzenwert festgestellt wird.

Auf jeder Seite des Kleinkraftrades sind mindestens zwei Messungen vorzunehmen.

2.1.4.2. Mikrofonstellung

Wie in Anhang 3 des vorliegenden Erlasses beschrieben, ist das Mikrofon in einem Abstand von 7,5 m von der Bezugslinie CC' der Fahrbahn in einer Höhe von 1,2 m über der Fahrbahnoberfläche anzubringen.

2.1.4.3. Fahrbedingungen

Das Kleinkraftrad ist mit einer gleichförmigen Anfangsgeschwindigkeit nach Punkt 2.1.4.4.1 an die Linie AA' heranzufahren. Sobald die vordere Kleinkraftradbegrenzung die Linie AA' erreicht, ist die Betätigungseinrichtung der Drosselklappe möglichst rasch in die Vollaststellung zu bringen. Diese Stellung ist beizubehalten, bis die hintere Kleinkraftradbegrenzung die Linie BB' erreicht; sodann ist die Betätigungseinrichtung schnellstmöglich in die Leerlaufstellung zurückzunehmen.

Bei allen Messungen ist das Kleinkraftrad in gerader Richtung so über die Beschleunigungsstrecke zu fahren, dass die Spur seiner Längsmittlebene möglichst nahe an der Linie CC' liegt.

2.1.4.4. Geschwindigkeit beim Heranfahen

2.1.4.4.1. Benutzung des Getriebes, falls das Kleinkraftrad mit einem Getriebe ausgestattet ist

Ist das Kleinkraftrad mit einem handbetätigten Schaltgetriebe ausgestattet, wird der Gang eingelegt, mit dem die Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke erreicht wird.

Ist das Kleinkraftrad mit einem automatischen Getriebe mit Vorwähleinrichtung ausgestattet, wird diese Vorwähleinrichtung in die Stellung gebracht, der die höchste Geschwindigkeit auf ebener Strecke entspricht.

Die Position oder der Gang des Getriebes, der/dem die höchste Geschwindigkeit auf ebener Strecke entspricht, wird vorab auf einem Leistungsprüfstand bestimmt.

2.1.4.4.2. Prüfverfahren

Für Kleinkrafträder der Klasse A:

Das Kleinkraftrad muss sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit nähern, die seiner Höchstgeschwindigkeit entspricht, wenn diese Höchstgeschwindigkeit maximal 20 km/h beträgt. Liegt die Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h, dann nähert das Fahrzeug sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit von 20 km/h.

Für Kleinkrafträder der Klasse B:

Das Kleinkraftrad muss sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit nähern, die seiner Höchstgeschwindigkeit entspricht, wenn diese Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h beträgt. Liegt die Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h, dann nähert das Fahrzeug sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit von 30 km/h.

2.1.5. Ergebnisse

2.1.5.1. In dem gemäß dem Muster in Anhang 4 des vorliegenden Erlasses erstellten Prüfbericht sind alle Umstände und Einflüsse anzugeben, die für die Messergebnisse von Bedeutung sind.

2.1.5.2. Die Messwerte sind am Messgerät abzulesen und auf das nächstliegende Dezibel auf- oder abzurunden.

Es dürfen nur Messwerte verwendet werden, deren Differenz bei zwei aufeinanderfolgenden Messungen auf derselben Seite des Fahrzeugs nicht größer ist als 2 dB (A).

2.1.5.3. Zur Berücksichtigung der Ungenauigkeiten der Messungen, gilt der am Gerät abgelesene und um 1 dB (A) verminderte Wert als Messergebnis.

2.1.5.4. Die Vorschrift nach Punkt 2.1.1 gilt als erfüllt, wenn die vier Messergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Kleinkraftradklasse liegen.

Übersteigt ein einziges der vier Messergebnisse den zulässigen Grenzwert um höchstens 1 dB(A), so sind vier weitere Messungen durchzuführen. In diesem Fall gilt die Vorschrift nach Punkt 2.1.1 nur dann als erfüllt, wenn diese vier neuen Ergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert liegen.

In allen anderen Fällen gilt die Vorschrift nach Punkt 2.1.1 als nicht erfüllt.

2.2. Standgeräusch des Kleinkraftrades

2.2.1. Schalldruckpegel des Kleinkraftrades im Nahfeld

2.2.1.1. Zur Erleichterung einer späteren Überprüfung der Geräuschentwicklung der im Verkehr befindlichen Kleinkrafträder ist darüber hinaus der Schalldruckpegel im Nahfeld der Mündung der Auspuffanlage (Schalldämpfer) gemäß den nachstehenden Vorschriften zu messen. Das Messergebnis und die Motordrehzahl während der Überprüfung werden in das Prüfprotokoll eingetragen, dessen Muster sich in Anhang 4 zu vorliegendem Erlass befindet.

2.2.1.2. Außerdem muss der Hersteller oder sein Beauftragter auf den Rahmen des Kleinkraftrades eine Plakette festnieten oder gleichwertig befestigen, auf der lesbar und unverwischbar folgende Angaben vermerkt sind:

- das höchste Ergebnis der unter Punkt 2.2.1.1 erwähnten Messungen,
- die in Punkt 2.2.1.1 erwähnte Motordrehzahl,
- die Marke und den Typ des Schalldämpfers,
- die Anzahl Zündimpulse [pro Zylinder und pro zwei vollständige Kurbelwellendrehungen]

2.2.2. Messgeräte

Es ist ein Präzisionsschallpegelmesser gemäß Punkt 2.1.2.1 von § 1 des vorliegenden Artikels zu verwenden.

2.2.3. Messbedingungen

2.2.3.1. Zustand des Kleinkraftrades

Vor Beginn der Messungen ist der Kleinkraftradmotor auf die normale Betriebstemperatur zu bringen. Bei automatisch gesteuerten Lüftern darf im Laufe der Geräuschmessung nicht in die Schaltautomatik eingegriffen werden.

Während der Messungen muss sich der Getriebewahlhebel in Leerlaufstellung befinden. Ist es unmöglich, das Getriebe zu entkoppeln, so ist das Antriebsrad des Kleinkraftrades leerlaufen zu lassen, zum Beispiel indem das Kleinkraftrad aufgebockt wird.

2.2.3.2. Prüfgelände

Als Prüfgelände darf jeder Platz verwendet werden, an dem es keine nennenswerten akustischen Störungen gibt. Insbesondere eignen sich dazu ebene Flächen, die mit Beton, Asphalt oder einem anderen harten Material überzogen sind und eine hohe Schallreflexion aufweisen; ausgeschlossen sind Flächen aus festgewalzter Erde. Das Prüfgelände muss mindestens die Abmessungen eines Rechtecks haben, dessen Seiten 3 m von den Umrissen des Kleinkraftrades (ausschließlich Lenker) entfernt sind. Innerhalb dieses Rechtecks darf es keine nennenswerten Hindernisse geben, beispielsweise andere Personen als den Führer und den Beobachter. Das Kleinkraftrad ist innerhalb des vorgenannten Rechtecks so aufzustellen, dass das Messmikrofon zu eventuell vorhandenen Bordsteinkanten einen Abstand von mindestens 1 m hat, wie in Anhang 3 zu vorliegendem Erlass beschrieben.

2.2.3.3. Sonstiges

Durch Störgeräusche und durch Windeinfluss hervorgerufene Anzeigen des Messgeräts müssen mindestens 10 dB (A) unter dem zu messenden Geräuschpegel liegen. Am Mikrofon darf ein geeigneter Windschutz angebracht sein, sofern dessen Einfluss auf die Empfindlichkeit des Mikrofons berücksichtigt wird.

2.2.4. Messmethode

2.2.4.1. Art und Anzahl der Messungen

Während des Betriebsablaufs nach Punkt 2.2.4.3 ist der A-bewertete maximale Geräuschpegel in Dezibel (dB) zu messen.

An jedem Messpunkt sind mindestens drei Messungen vorzunehmen.

2.2.4.2. Mikrofonstellungen

Das Mikrofon ist in der Höhe der Auspuffmündung aufzustellen, in keinem Fall jedoch niedriger als 0,2 m über der Fahrbahnoberfläche. Die Kapsel des Mikrofons muss gegen die Ausströmöffnung der Abgase gerichtet sein und zu dieser Öffnung einen Abstand von 0,5 m haben. Die Achse der größten Empfindlichkeit des Mikrofons muss parallel zur Fahrbahnoberfläche verlaufen und einen Winkel von $45^\circ \pm 10^\circ$ zu der senkrechten Ebene bilden, in der die Austrittsrichtung der Abgase liegt.

Mit Bezug auf diese senkrechte Ebene ist das Mikrofon auf der Seite aufzustellen, die den größtmöglichen Abstand zwischen Mikrofon und dem Umriss des Kleinkraftrades (ausschließlich Lenker) zulässt.

Hat das Auspuffsystem mehrere Mündungen, deren Mittenabstand nicht größer als 0,3 m ist, so ist das Mikrofon der Mündung zuzuordnen, die dem Kleinkraftradumriss (ausschließlich Lenker) am nächsten liegt oder die den größten Abstand von der Fahrbahnoberfläche hat. Beträgt der Mittenabstand der Mündungen mehr als 0,3 m, so sind getrennte Messungen für jede Mündung vorzunehmen, wobei der größte gemessene Wert festzuhalten ist.

2.2.4.3. Betriebsbedingungen

Die Drehzahl des Motors ist auf drei Viertel der Drehzahl (S) konstant zu halten.

"S" steht für die Drehzahl (U/min) bei maximaler Leistung.

Nach Erreichen der konstanten Drehzahl ist die Betätigungseinrichtung der Drosselklappe plötzlich in die Leerlaufstellung zurückzunehmen. Der Schallpegel ist während des Betriebsablaufs, der ein kurzes Beibehalten der konstanten Drehzahl sowie die gesamte Dauer der Verzögerung umfasst, zu messen, wobei als Messwert der maximale Anzeigewert gilt.

2.2.5. Ergebnisse

Die Messwerte sind am Messgerät abzulesen und auf das nächstliegende ganze Dezibel auf- beziehungsweise abzurunden.

Es sind nur Messwerte zu verwenden, deren Differenz bei drei unmittelbar aufeinanderfolgenden Messungen nicht größer als 2 dB (A) ist.

Als Messergebnis gilt der höchste dieser drei Messwerte.

3. Auspuffanlage (Schalldämpfer)

3.1. Ist das Kleinkraftrad mit Einrichtungen zur Verringerung des Auspuffgeräusches (Schalldämpfer) versehen, so sind die Vorschriften des vorliegenden Punkts 3 zu erfüllen. Ist der Ansaugstutzen des Motors mit einem Luftfilter und/oder mit einem Ansauggeräuschkämpfer ausgerüstet, der/die notwendig ist/sind, um die Einhaltung des zulässigen Geräuschpegels sicherzustellen, so gelten dieser Filter und/oder dieser Ansauggeräuschkämpfer als Bestandteile des Schalldämpfers, und die Vorschriften des vorliegenden Punkts 3 sind auch auf diesen Filter und/oder diesen Ansauggeräuschkämpfer anzuwenden.

3.2. Eine schematische Darstellung der Auspuffanlage ist dem Antrag für ein Typgenehmigungsprotokoll als Anhang beizufügen.

3.3. Der Schalldämpfer muss mit einer deutlich lesbaren und unverwischbaren Marken- und Typenbezeichnung versehen sein.

3.4. Die schallschluckenden Faserstoffe dürfen nur für den Bau des Schalldämpfers verwendet werden, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

3.4.1. die schallschluckenden Faserstoffe dürfen sich nicht in gasdurchflossenen Teilen des Schalldämpfers befinden,

3.4.2. geeignete Vorrichtungen müssen sicherstellen, dass die Faserstoffe während der gesamten Nutzungsdauer des Schalldämpfers in ihrer bestimmungsgemäßen Lage verbleiben,

3.4.3. die schallschluckenden Faserstoffe müssen bis zu einer Temperatur beständig sein, die mindestens 20% über der höchsten Betriebstemperatur liegt, die an der Stelle des Schalldämpfers auftreten kann, wo sich die schallschluckenden Faserstoffe befinden.

§ 2 - Geräusche von Motorrädern

1. [Was neue Fahrzeuge betrifft, dürfen die Geräuschemissionen unter den nachstehend festgelegten Bedingungen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

78 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von höchstens 80 cm³,

80 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 80 cm³ und höchstens 125 cm³,

83 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ und höchstens 350 cm³,

85 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 350 cm³ und höchstens 500 cm³,

86 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 500 cm³,

83 dB (A) für [dreirädrige Kraftfahrzeuge].

2. Geräuschpegelmessung

2.1. Die Überprüfung der Grenzwerte für den Geräuschpegel von Motorrädern muss gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 78/1015/EWG vom 23. November 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlage von Kraftfahrzeugen (1) oder gemäß den Bestimmungen der Regelung Nr. 41 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf über die einheitlichen Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung (2) erfolgen.

2.2. Jeder Antrag auf Überprüfung muss vom Hersteller oder seinem Beauftragten beim Ministerium des Verkehrswesens, Transportverwaltung, Direktion B1, Cantersteen 12, 1000 Brüssel eingereicht werden.

Dem Antrag müssen ein Beschreibungsbogen und eine detaillierte technische Beschreibung des zu genehmigenden Motorrads beigefügt werden.

Für ein und denselben Motorradtyp darf der Antrag auf Überprüfung jeweils nur in einem Mitgliedstaat gestellt werden.

2.3. Der Antragsteller muss den Beweis erbringen, dass die eventuell erforderlichen Prüfungen in den vom Ministerium des Verkehrswesens anerkannten Labors durchgeführt worden sind.

2.4. Eine Überprüfungsbescheinigung, deren Muster sich in Anhang 5 befindet, wird vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten erteilt oder verweigert, je nachdem, ob der Motorradtyp mit besagter Richtlinie übereinstimmt oder nicht.

2.5. Jedes in Betrieb genommene Motorrad muss weiterhin mit dem überprüften Motorradtyp übereinstimmen.

Jede Änderung eines Motorradtyps, der Gegenstand der in Punkt 2.4 erwähnten Überprüfung war, 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 einer neuen Überprüfung bedarf.

2.6. Auf Antrag des Ministers des Verkehrswesens oder seines Beauftragten ist der Hersteller verpflichtet, ihm die Motorräder, Motorradbestandteile oder Serieneinrichtungen, deren Prototyp vorher Gegenstand einer Überprüfung waren, im Hinblick auf Übereinstimmungsprüfungen oder -kontrollen zur Verfügung zu stellen.

2.7. Die für einen Motorradtyp erteilte Bescheinigung kann vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten entzogen werden, wenn dieses Motorrad nicht mehr mit dem genehmigten Prototyp übereinstimmt.

2.8. Jede Verweigerung und jeder Entzug einer Bescheinigung 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.

2.9. Außerdem muss der Hersteller oder sein Beauftragter auf dem Rahmen des Kraftrades eine Metallplakette festnieten oder gleichwertig befestigen, auf der lesbar und unauswischbar folgende Angaben vermerkt sind:

- das Ergebnis der Messung bei stehendem Kraftrad sowie die entsprechende Motordrehzahl, so wie sie in Punkt 5.2 von Anhang 5 zum vorliegenden Erlass angegeben sind,
- die Marke und den Typ des Schalldämpfers,
- die Anzahl Zündimpulse [pro Zylinder und pro zwei vollständige Kurbelwellendrehungen]

§ 3 - 1. Die Bestimmungen von Unterteilung 2 § 1 sind unmittelbar auf [vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge] anwendbar.

2. Vor dem 1. Januar 1983 finden auf Anfrage des Herstellers oder seines Beauftragten die Vorschriften von Unterteilung 2 § 2 des vorliegenden Artikels anstelle der Bestimmungen aus Unterteilung 1 § 2 Anwendung.]

[3. Bestimmungen, die auf jeden neuen Fahrzeugtyp Anwendung finden, der ab dem 1. Mai 2010 genehmigt wird.

§ 1 - Der Geräuschpegel von zwei- oder dreirädrigen Motorfahrzeugen, der unter den Bedingungen und nach den Messmethoden gemessen wird, die nachstehend vorgesehen sind, darf folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

Fahrzeuge	Grenzwerte in dB (A) (Dezibel A)
1. Zweirädrige Kleinkrafträder	
≤ 25 km/h	66
> 25 km/h	71
Dreirädrige Kleinkrafträder	76
2. Motorräder	
≤ 80 cm ³	75
> 80 cm ³ ; ≤ 175 cm ³	77
> 175 cm ³	80
3. Dreirädrige Kraftfahrzeuge	80

§ 2 - Der Geräuschpegel wird unter den Bedingungen und gemäß den in folgenden Kapiteln vorgesehenen Messmethoden gemessen:

- für zweirädrige Kleinkrafträder: in Kapitel I Punkte 2.1 und 2.2 von Anhang 6,
- für Motorräder: in Kapitel II Punkte 2.1 und 2.2 von Anhang 6,
- für dreirädrige Kleinkrafträder und dreirädrige Kraftfahrzeuge: in Kapitel III, Punkte 2.1, 2.2 und 2.3 von Anhang 6.

Die Vorschriften für die physikalischen Merkmale sowie für die Ausführung des Fahrbahnbelags der Prüfstrecke sind in Kapitel V von Anhang 6 festgelegt.

§ 3 - Die Originalauspuffanlagen (Schalldämpfer) als technische Einheit werden je nach Fahrzeugtyp gemäß den Vorschriften von Punkt 2.3 der Kapitel I und II und von Punkt 2.4 des Kapitels III von Anhang 6 genehmigt.

Die Auspuffanlagen oder Einzelteile dieser Anlagen, die für die Verwendung als Nicht-Originalaustauschpuffanlage an einem oder mehreren festgelegten zweirädrigen oder dreirädrigen Fahrzeugtypen als technische Einheit bestimmt sind, werden, je nach Fahrzeugtyp gemäß den Vorschriften von Punkt 3 der Kapitel I, II und III von Anhang 6 genehmigt. Sie werden gemäß den Vorschriften des Kapitels IV von Anhang 6 gekennzeichnet.

§ 4 - Jedes hergestellte Fahrzeug muss mit dem gemäß vorliegendem Artikel genehmigten Fahrzeugtyp übereinstimmen, mit der Schalldämpferanlage, die bei Erteilung der Genehmigung angebaut war, ausgerüstet sein und je nach Fahrzeugtyp die Anforderungen von Punkt 2 der Kapitel I, II und III von Anhang 6 erfüllen.

Zur Nachprüfung der in Absatz 1 geforderten Übereinstimmung wird ein Fahrzeug aus der Baureihe des Typs entnommen, der in Anwendung des vorliegenden Artikels genehmigt worden ist.

Die Übereinstimmung der Produktion gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Artikels gilt als gegeben, wenn der gemäß dem in Punkt 2.1 der Kapitel I, II und III von Anhang 6 beschriebenen Verfahren gemessene Geräuschpegel den bei der Genehmigung ermittelten Wert nicht um mehr als 3 dB (A) und die in § 1 vorgeschriebenen Grenzwerte nicht um mehr als 1 dB (A) übersteigt.

§ 5 - Jede hergestellte Nicht-Original-Austauschuspuffanlage muss mit dem in Anwendung des vorliegenden Artikels genehmigten Typ übereinstimmen und den Anforderungen nach Punkt 3 der Kapitel I, II und III von Anhang 6 genügen, der sich auf den Fahrzeugtyp bezieht, für den die Auspuffanlage bestimmt ist.

Zur Nachprüfung der in Absatz 1 geforderten Übereinstimmung wird aus der Baureihe eine Auspuffanlage des in Anwendung des vorliegenden Artikels genehmigten Typs entnommen.

Die Übereinstimmung der Produktion gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Artikels gilt als gegeben, wenn die Vorschriften gemäß den Punkten 3.4.2 und 3.4.3 der Kapitel I, II und III von Anhang 6 erfüllt sind und wenn der nach dem in Punkt 2.1 der Kapitel I, II und III von Anhang 6 beschriebenen Verfahren gemessene Geräuschpegel den bei Erteilung der Typgenehmigung gemessenen Wert nicht um mehr als 3 dB (A) und die in § 1 vorgeschriebenen Grenzwerte nicht um mehr als 1 dB (A) übersteigt.]

[Art. 9 Unterteilung 1 Überschrift eingefügt durch Art. 6 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982) und abgeändert durch Art. 8 § 2 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010); § 1 ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 27. April 1976 (B.S. vom 1. Mai 1976); § 1 Abs. 1 abgeändert durch Art. 8 § 3 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010);

Unterteilung 2 eingefügt durch Art. 7 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 1 Punkt 2.2.1.2 abgeändert durch Art. 5 Buchstabe a) des K.E. vom 21. Dezember 1983 (B.S. vom 7. Februar 1984); § 2 Punkt 1 abgeändert durch Art. 8 § 3 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010); § 2 Punkt 2.9 abgeändert durch Art. 5 Buchstabe b) des K.E. vom 21. Dezember 1983 (B.S. vom 7. Februar 1984); § 3 Punkt 1 abgeändert durch Art. 8 § 2 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010);

Unterteilung 3 eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010)]

Art. 10 - Geräuschemissionen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen

[1. Bestimmungen für andere Fahrzeuge als [vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge] für die der Genehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1983 eingereicht wird.]

§ 1 - [Was in Betrieb befindliche Fahrzeuge betrifft, dürfen die Geräuschemissionen unter den nachfolgend festgelegten Bedingungen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

85 dB (A) für Kleinkrafträder der Klasse A,

90 dB (A) für Kleinkrafträder der Klasse B,

95 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von höchstens 50 cm³,

97 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ und höchstens 125 cm³,

99 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ und höchstens 500 cm³,

101 dB (A) für zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von mehr als 500 cm³,

99 dB (A) für [dreirädrige Kraftfahrzeuge].

Eine Toleranz von 3 dB (A) ist zulässig.]

§ 2 - Die Messung erfolgt in einer Umgebung ohne Nachhall. Als Umgebung ohne Nachhall gilt jeder Platz unter freiem Himmel, sofern sich kein Hindernis in einem Umkreis von 5 m um das Mikrofon befindet.

Sind diese Bedingungen nicht erfüllt, muss die Messung angepasst werden, um dem Nachhall Rechnung zu tragen.

Das Fahrzeug muss auf einem möglichst horizontalen Boden stehen, der aus hartem Material wie Beton, Asphalt, Pflastersteinen oder ähnlichem Belag besteht.

Unter dem Fahrzeug und zwischen Fahrzeug und Mikrofon darf sich kein schalldämpfender Stoff (hohes Gras, Schnee usw.) befinden.

Der Pegel des Umgebungsgeräuschs, einschließlich des Windgeräuschs, muss mindestens um 10 dB(A) unter dem für das Fahrzeug zulässigen Grenzwert liegen.

§ 3 - Das Mikrofon wird auf der Seite des Auspufftopfs aufgestellt; es muss zum Motorblock hin gerichtet sein und sich in einem seitlichen Abstand von 1,50 m vom Fahrzeug und 75 cm über dem Boden befinden.

§ 4 - Die Messung erfolgt am still stehenden Fahrzeug mit warmem Motor im Leerlauf.

Um den Motor bei einer hohen Motordrehzahl leerlaufen zu lassen, kann man je nach Getriebe die Bedienungsvorrichtung in die Leerlaufstellung bringen, den Treibriemen entkuppeln oder nach dem Starten des Motors den Treibriemen oder die Kette abnehmen.

Ist das Fahrzeug mit einem automatischen Getriebe ausgestattet, muss es aufgebockt werden.

Die Messung erfolgt indem in kurzen Stößen nacheinander Gas gegeben wird, um zu verhindern, dass die Drehzahl, die der Höchstleistung des Motors entspricht, überschritten wird.

Um Explosionen im Auspufftopf zu verhindern, muss man jedoch darauf achten, das Gas nicht ruckartig loszulassen.

§ 5 - Der Schalldruckpegel wird mit einem Schallpegelmessgerät gemessen, dessen Messtoleranz nicht mehr als 1 dB (A) beträgt.

[2. Bestimmungen für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge, für die der Genehmigungsantrag nach dem 1. Januar 1983 eingereicht wird, und für [vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge]

§ 1 - Die Geräuschemission von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen darf den auf der in Unterteilung 2 § 1 Punkt 2.2.1.2 und § 2 Punkt 2.9 von Artikel 9 des vorliegenden Erlasses erwähnten Plakette angegebenen und für die Messung des still stehenden Fahrzeugs um 5 dB (A) erhöhten Wert nicht überschreiten.

Im Zweifelsfall dürfen die befugten Bediensteten eine Messung des Geräuschpegels bei fahrendem Fahrzeug durchführen. In diesem Fall sind die Grenzwerte des Geräuschpegels die in Artikel 9 Unterteilung 2 des vorliegenden Erlasses festgelegten Werte, erhöht um 3 dB (A).

§ 2 - Die Geräuschpegelmessungen des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs werden gemäß den auf neue Fahrzeuge anwendbaren Vorschriften, wie in Artikel 9 Unterteilung 2 des vorliegenden Erlasses festgelegt, durchgeführt.]

[2bis - Bestimmung für jeden neuen Fahrzeugtyp, der ab dem 1. Mai 2010 genehmigt wird

§ 1 - Die Geräuschemission von in Betrieb befindlichen, still stehenden Fahrzeugen darf nicht das Standgeräusch überschreiten, das auf dem Fabrik Schild eingetragen ist, welches durch die Richtlinie 93/34/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über vorgeschriebene Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen oder die Richtlinie 2009/139/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über vorgeschriebene Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen vorgeschrieben ist.

§ 2 - Die Geräuschpegelmessungen des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs werden gemäß den auf neue Fahrzeuge anwendbaren Vorschriften, wie in Artikel 9 Unterteilung 3 festgelegt, durchgeführt.]

[3. Damit die Geräuschpegelmessungen unter den in vorliegendem Artikel bestimmten Bedingungen vorgenommen werden können, ist der Fahrzeugführer verpflichtet, den befugten Bediensteten auf deren Anforderung hin das Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, damit sie es entweder an einen geeigneten Ort bringen lassen oder selbst die Handhabungen am Fahrzeug vornehmen oder beides tun können.

4. Weist ein Fahrzeug bei einer Überprüfung einen Geräuschpegel über dem zulässigen Grenzwert auf, ist der Fahrzeughalter unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 36bis des vorliegenden Erlasses dazu verpflichtet, es instand zu setzen und binnen fünf Werktagen einem befugten Bediensteten zwecks Überprüfung vorzuführen.

Dieser Zeitraum wird jedoch auf zwei Werktage herabgesetzt, wenn die gemessenen Geräuschpegelwerte 7 dB (A) über dem erlaubten Grenzwert für Gebrauchtfahrzeuge liegen oder wenn der Schalldämpfer nicht original ist, oder auch wenn der befugte Bedienstete feststellt, dass das Fahrzeug vorsätzlich umgerüstet worden ist.

[Art. 10 Unterteilung 1 Überschrift eingefügt durch Art. 8 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982) und abgeändert durch Art. 8 § 2 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010); § 1 ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 27. April 1976 (B.S. vom 1. Mai 1976); § 1 Abs. 1 abgeändert durch Art. 8 § 3 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010);

Unterteilung 2 eingefügt durch Art. 9 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); Überschrift abgeändert durch Art. 8 § 2 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010);

Unterteilung 2bis eingefügt durch Art. 4 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010);

Unterteilungen 3 und 4 eingefügt durch Art. 9 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 11 - Bremsanlagen

§ 1 - Anforderungen an [zweirädrige Fahrzeuge] mit oder ohne Beiwagen

1. [Zweirädrige Fahrzeuge] mit oder ohne Beiwagen müssen mit zwei unabhängigen Bremsanlagen mit unabhängigen Betätigungseinrichtungen ausgerüstet sein, von denen eine auf das Vorderrad/die Vorderräder und die andere auf das Hinterrad/die Hinterräder wirkt; die Bremsanlagen müssen nicht unbedingt auf das Rad des Beiwagens wirken.

2. Wenn eine der Bremsanlagen versagt, muss die andere noch wirksam funktionieren können.

3. Alle Teile der Bremsanlagen müssen ausreichend bemessen und für die Wartung leicht zugänglich sein.

4. Die Bedienungsvorrichtungen müssen sich in unmittelbarer Reichweite des Führers befinden.

5. Mindestens eine Bremsanlage muss auf Bremsflächen wirken, die fest oder über nicht störanfällige Bauteile ständig mit den Rädern verbunden sind.

6. Die Abnutzung der Bremsen muss durch eine handbetätigte oder durch eine selbsttätige Nachstellrichtung leicht ausgeglichen werden können.

7. Auf dreirädrigen Kleinkrafträdern muss eine der Bremsen fest angezogen werden können, es sein denn, das Fahrzeug ist mit einer anderen Vorrichtung ausgestattet, die das Fahrzeug im Stillstand halten kann.

§ 2 - Anforderungen an [Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern]

1. [Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern] müssen mit zwei unabhängigen Bremsanlagen, mit unabhängigen Betätigungseinrichtungen, ausgerüstet sein, von denen eine mindestens auf das Vorderrad/die Vorderräder und die andere mindestens auf das Hinterrad/die Hinterräder wirkt.

2. Eine der unter Punkt 1 erwähnten Bremsanlagen oder eine andere Bremsanlage muss es ermöglichen, das Fahrzeug auch bei Abwesenheit des Führers an einem Gefälle im Stillstand zu halten. Diese Vorrichtung muss so entworfen und gebaut sein, dass der Führer sie von seinem Sitz aus bedienen kann. Sie muss auch bei Abwesenheit des Führers durch eine Anlage mit rein mechanischer Wirkung in Bremsstellung festgehalten werden können.

3. Die Bedienungsvorrichtungen müssen sich in unmittelbarer Reichweite des Führers befinden. Wenn die in Punkt 1 erwähnten Bremsanlagen manuell bedient werden können, muss eine der Anlagen so angebracht sein, dass eine Bremse betätigt werden kann, ohne das Steuer oder den Lenker loszulassen.

4. Mindestens eine Bremsanlage muss auf Bremsflächen wirken, die fest oder über nicht störanfällige Bauteile ständig mit den Rädern verbunden sind.

5. Wenn eine der Bremsanlagen versagt, muss (müssen) die andere(n) noch wirksam funktionieren können.

6. Alle Teile der Bremsanlagen müssen ausreichend bemessen und für die Wartung leicht zugänglich sein.

7. [...]

§ 3 - Die Vorschriften des vorliegenden Artikels gelten nur für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 1975 in Betrieb genommen werden.

Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1975 in Betrieb genommen werden, gelten folgende Bestimmungen:

Jedes Kleinkraftfahrzeug oder Motorrad muss mit einer Bremsanlage ausgerüstet sein, die ausreichend wirksam ist, um die Fahrzeugbewegung zu kontrollieren, das Fahrzeug sicher und schnell zum Stillstand zu bringen und das Drehen der gebremsten Räder bei allen Beladungszuständen und bei beliebiger Steigung und beliebigem Gefälle zu verhindern.

[Art. 11 § 1 Überschrift und Punkt 1 abgeändert durch Art. 10 Nr. 1 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 2 Überschrift und Punkt 1 abgeändert durch Art. 10 Nr. 2 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 2 Punkt 7 aufgehoben durch Art. 10 Nr. 3 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 12 - Bremswirkung

§ 1 - Anforderungen an [zweirädrige] Kleinkraftfahrzeuge

1. Die Wirkung der Bremsanlagen 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 für neue Kleinkraftfahrzeuge nie weniger als $4,2 \text{ m/sec}^2$ beträgt, wenn beide Bremsanlagen gleichzeitig betätigt werden.

Wenn es jedoch einen Beiwagen gibt, darf die mittlere Vollverzögerung nicht weniger als $3,9 \text{ m/sec}^2$ betragen.

2. Die in Punkt 1 vorgeschriebenen Werte werden für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge um 10% verringert.

3. Die Verzögerungen müssen erzielt werden können, ohne dass die auf die Betätigungseinrichtungen ausgeübten Kräfte mehr betragen als:

40 kg auf einem Bremspedal;

20 kg [für manuell betätigte Einrichtungen].

§ 2 - Anforderungen an zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen

1. Die Wirkung der Bremsanlagen 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 unter folgenden Mindestwerten liegt:

a) wenn beide Bremsanlagen gleichzeitig betätigt werden:

- 5 m/sec^2 für neue Motorräder ohne Beiwagen,

- $4,6 \text{ m/sec}^2$ für neue Motorräder mit Beiwagen,

b) wenn die Bremsanlage betätigt wird, die auf das Vorderrad wirkt:

- $3,9 \text{ m/sec}^2$ für neue Motorräder ohne Beiwagen,

c) wenn die Bremsanlage betätigt wird, die auf das Hinterrad wirkt:

- $3,1 \text{ m/sec}^2$ für neue Motorräder ohne Beiwagen.

2. Die in Punkt 1 vorgeschriebenen Werte werden für bereits in Betrieb befindliche Motorräder um 10% verringert.

3. Die Verzögerungen müssen erzielt werden können, ohne dass die auf die Betätigungseinrichtungen ausgeübten Kräfte mehr betragen als:

- 50 kg auf einem Bremspedal;

- 20 kg [für manuell betätigte Einrichtungen].

§ 3 - Anforderungen an [Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern]

1. Für [neue Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern] muss die Wirkung der in Artikel 11 § 2 Punkt 1 erwähnten Bremsanlagen 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 unter folgenden Mindestwerten liegt:

a) wenn beide Bremsanlagen gleichzeitig betätigt werden: $4,6 \text{ m/sec}^2$,

b) wenn eine der beiden Bremsanlagen betätigt wird: $1,9 \text{ m/sec}^2$.

2. Die in Artikel 11 § 2 Punkt 2 erwähnte Bremsanlage von [neuen Fahrzeugen mit mehr als zwei Rädern] muss das beladene Fahrzeug in einer Steigung von 18% im Stillstand halten können.

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 mindestens $1,5 \text{ m/sec}^2$ zu erzielen.

3. Die in den Punkten 1 und 2 vorgeschriebenen Werte werden für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge um 10% verringert.

4. Die Verzögerungen müssen erzielt werden können, ohne dass die auf die Betätigungseinrichtungen ausgeübten Kräfte mehr betragen als:

- 50 kg auf einem Bremspedal;

- 20 kg [für manuell betätigte Einrichtungen].

§ 4 - Die Vorschriften des vorliegenden Artikels gelten nur für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 1975 in Betrieb genommen werden.

[Art. 12 § 1 Überschrift abgeändert durch Art. 11 Nr. 1 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 1 Punkt 3 abgeändert durch Art. 11 Nr. 4 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 2 Punkt 3 abgeändert durch Art. 11 Nr. 4 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 3 Überschrift abgeändert durch Art. 11 Nr. 2 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 3 Punkt 1 abgeändert durch Art. 11 Nr. 3 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 3 Punkt 2 abgeändert durch Art. 11 Nr. 3 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 3 Punkt 4 abgeändert durch Art. 11 Nr. 4 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 13 - 1. Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung der Artikel 13 und 14 des vorliegenden Erlasses versteht man unter:

Fernlicht: das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, die Straße auf eine große Entfernung vor dem Fahrzeug auszuleuchten,

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,

Standlicht: das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, das Vorhandensein und die Breite des Fahrzeugs nach vorn anzuzeigen,

Schlusslicht: das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, das Vorhandensein und die Breite des Fahrzeugs nach hinten anzuzeigen,

Bremslicht: das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, anderen Verkehrsteilnehmern hinter dem Fahrzeug anzuzeigen, dass sein Führer die Betriebsbremse betätigt,

Kennzeichenbeleuchtung: eine Einrichtung, die dazu dient, [das Nummernschild] des Fahrzeugs zu beleuchten,

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,

Parkleuchte: das Licht des Fahrzeugs, das dazu dient, das Vorhandensein eines geparkten Fahrzeugs nach vorn oder nach hinten anzuzeigen,

Nebelscheinwerfer: Scheinwerfer, die dazu dienen, die Beleuchtung der Straße bei Nebel, Schneefall, starkem Regen oder Staubwolken zu verbessern,

Nebelschlussleuchte: die Leuchte des Fahrzeugs, die dazu dient, die anderen Verkehrsteilnehmer, die sich hinter dem Fahrzeug befinden, bei dichtem Nebel zu warnen,

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,

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,

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,

Mindesthöhe eines Lichts oder Rückstrahlers: den Abstand zwischen dem Boden und dem unteren Rand der Leucht- oder Rückstrahlfläche, wenn das Fahrzeug leer ist,

Maximalhöhe eines Lichts oder Rückstrahlers: den Abstand zwischen dem Boden und dem oberen Rand der Leucht- oder Rückstrahlfläche, wenn das Fahrzeug leer ist,

Mindestabstand zwischen Lichtern: den kleinsten Abstand zwischen den Innenrändern der Leuchtflächen,

Maximalabstand eines Lichts oder Rückstrahlers zum Außenrand hin: den Abstand zwischen dem Außenrand des Fahrzeugs und dem Außenrand der Leucht- oder Rückstrahlfläche.

2. Allgemeine Vorschriften

§ 1 - 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.

§ 2 - Wenn das Fahrzeug entsprechend ausgerüstet ist, müssen das Schlusslicht, die Kennzeichenbeleuchtung sowie die Standlichter des Beiwagens automatisch aufleuchten, sobald irgendein Licht an der Vorderseite des Fahrzeugs eingeschaltet wird.

§ 3 - Das Fahrzeug muss so beschaffen sein, dass das Schlusslicht und die Rückstrahler auf keinen Fall durch einen Teil des Fahrzeugs oder der Ladung verdeckt werden können.

§ 4 - Die Rückstrahler dürfen nicht dreieckig sein und müssen senkrecht zur Längsachse des Fahrzeugs fest angebracht werden.

§ 5 - Lichter und Rückstrahler, die die gleiche Funktion haben und in die gleiche Richtung gerichtet sind, müssen die gleiche Farbe haben.

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 weißes oder selektivgelbes reflektierendes Material aufweisen.

Diese Bestimmung gilt nicht für Nummernschilder.

§ 6 - Es dürfen verschiedene Lichter sowie Rückstrahler 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.

3. Lichter und Rückstrahler von [zwei- oder dreirädrigen] Kleinkrafträdern

§ 1 - [Zwei- oder dreirädrige] Kleinkrafträder müssen stets mit den in Tabelle I erwähnten Lichtern und Rückstrahlern ausgestattet sein und den in dieser Tabelle vorgesehenen Bestimmungen entsprechen.

§ 2 - In Abweichung von § 1

- darf ein weniger als 75 cm breites, dreirädriges Kleinkraftrad mit einem Vorderrad, mit einem Standlicht und einem vorderen Rückstrahler ausgerüstet sein,

- darf ein weniger als 75 cm breites, dreirädriges Kleinkraftrad mit zwei Vorderrädern, mit einem Schlusslicht und einem hinteren Rückstrahler ausgerüstet sein,

[- dürfen die seitlichen Rückstrahler von zwei- oder dreirädrigen Kleinkrafträdern durch retroreflektierende Seiten an den Reifen ersetzt werden.

Die Bedingungen, denen die Reifen mit retroreflektierenden Seiten genügen müssen, werden von Uns bestimmt.]

§ 3 - Außerdem dürfen Kleinkrafträder mit Lichtern und Rückstrahlern ausgerüstet sein, mit denen ein Motorrad versehen sein kann oder muss, unter der Bedingung, dass sie gemäß den für Motorräder geltenden Regeln angebracht sind.

[§ 4 - Kleinkrafträder der lokalen und föderalen Polizei und vom Minister der Finanzen bestimmte erkennbare Kleinkrafträder der Zoll- und Akzisenverwaltung dürfen mit besonderen Lichtern und Rückstrahlern ausgestattet werden.

Der für den Straßenverkehr zuständige Minister kann ausnahmsweise erlauben, dass andere für einen öffentlichen Dienst bestimmte Fahrzeuge mit besonderen Lichtern und Rückstrahlern ausgestattet werden.]

4. Lichter und Rückstrahler von zweirädrigen Motorrädern mit oder ohne Beiwagen

§ 1 - Zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen müssen stets mit den in Tabelle II erwähnten Lichtern und Rückstrahlern ausgestattet sein und den in dieser Tabelle vorgesehenen Bestimmungen entsprechen.

Außerdem dürfen die in Tabelle III erwähnten Lichter und Rückstrahler an zweirädrigen Krafträdern mit oder ohne Beiwagen montiert werden, unter der Bedingung, dass sie die in dieser Tabelle vorgesehenen Bedingungen erfüllen.

§ 2 - Lichter und Rückstrahler, die nicht in den Tabellen II und III erwähnt sind, dürfen an zweirädrigen Krafträdern mit oder ohne Beiwagen nicht montiert werden.

§ 3 - Das Bremslicht muss aufleuchten, wenn die Bremse auf dem Hinterrad [oder dem Vorderrad oder auf beiden Rädern] betätigt wird.

§ 4 - [Motorräder der lokalen und föderalen Polizei und vom Minister der Finanzen bestimmte erkennbare Motorräder der Zoll- und Akzisenverwaltung dürfen mit besonderen Lichtern und Rückstrahlern ausgestattet werden.

Der für den Straßenverkehr zuständige Minister kann ausnahmsweise erlauben, dass andere für einen öffentlichen Dienst bestimmte Fahrzeuge mit besonderen Lichtern und Rückstrahlern ausgestattet werden.]

5. Lichter und Rückstrahler von [dreirädrigen Kraftfahrzeugen]

§ 1 - Lichter und Rückstrahler von dreirädrigen Kraftfahrzeugen müssen den Vorschriften genügen, die auf Motorfahrzeuge mit mehr als drei Rädern Anwendung finden.

§ 2 - In Abweichung von § 1:

a) darf ein Fahrzeug mit einem Vorderrad

- mit nur einem Standlicht ausgerüstet sein, wenn die Breite des Fahrzeugs an dessen breiter Stelle nicht mehr als 75 cm beträgt,

- mit nur einem Fernlicht und nur einem Abblendlicht ausgerüstet sein, wenn die Breite des Fahrzeugs an dessen breiter Stelle nicht mehr als 1,30 m beträgt,

b) darf ein Fahrzeug mit zwei Vorderrädern

- mit nur einem Schlusslicht, einem einzigen hinteren Rückstrahler und einem Bremslicht ausgerüstet sein, wenn die Breite des Fahrzeugs an dessen breiter Stelle nicht mehr als 75 cm beträgt,

§ 3 - Ist das Fahrzeug mit einem Rückwärtsgang und einem Rückfahrscheinwerfer ausgestattet, so darf dieser nur aufleuchten, wenn der Rückwärtsgang eingelegt ist.

§ 4 - Das Bremslicht muss aufleuchten, wenn eine der in Art. 11 § 2 Punkt 1 erwähnten Bremsen betätigt wird.

[5bis - Lichter und Rückstrahler von [vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen]

§ 1 - Die [vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge] müssen stets mit den in Tabelle IV erwähnten Lichtern und Rückstrahlern ausgestattet sein und den in dieser Tabelle vorgesehenen Bestimmungen entsprechen.

Außerdem dürfen die in Tabelle V erwähnten Lichter und Rückstrahler an [vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen] montiert werden, unter der Bedingung, dass sie die in dieser Tabelle vorgesehenen Bedingungen erfüllen.

§ 2 - Lichter und Rückstrahler, die nicht in den Tabellen IV und V erwähnt sind, dürfen nicht an [vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen] montiert werden.

§ 3 - Das Bremslicht muss bei Betätigung der Bremse aufleuchten.]

6. Fahrtrichtungsanzeiger

§ 1 - 1. Motorräder und Kleinkrafträder dürfen:

- entweder mit zwei Fahrtrichtungsanzeigern vorne und zwei Fahrtrichtungsanzeigern hinten

- oder mit einem Fahrtrichtungsanzeiger auf jeder Seite
ausgestattet sein.

2. Die Blinkfrequenz muss 90 Impulse pro Minute betragen mit einer Toleranz von ± 30 Impulsen.

3. Die Farbe der Fahrtrichtungsanzeiger muss orange sein.

4. Die Fahrtrichtungsanzeiger müssen symmetrisch zur Längsmittlebene des Motorrades oder des Kleinkraftrades angeordnet sein.
5. Der Mindestabstand zwischen einem linken und einem rechten Fahrtrichtungsanzeiger muss,
- wenn sie vorne angebracht sind, 34 cm betragen,
 - wenn sie hinten angebracht sind, 24 cm betragen,
 - wenn sie an den Seiten angebracht sind, 56 cm betragen.
6. In keinem Fall darf der Abstand zwischen den vorne oder hinten angebrachten Fahrtrichtungsanzeigern die Breite des Fahrzeugs an dessen breitester Stelle überschreiten.
7. Der Fahrtrichtungsanzeiger muss sich mindestens 40 cm über dem Boden befinden.
8. Die Anzeige der Richtungsänderung mit Fahrtrichtungsanzeigern muss für jeden Beobachter, der sich in der vertikalen Längsmittlebene des Motorrades oder des Kleinkraftrades 10 m vom Fahrzeug entfernt befindet, immer von vorne oder hinten sichtbar sein.

§ 2 - [Dreirädrige Kraftfahrzeuge] [und [vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge]] müssen gemäß den Vorschriften, die auf Motorfahrzeuge mit mehr als drei Rädern Anwendung finden, mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein.

[6bis - Lichter von Anhängern, die von Kleinkrafträdern und Motorrädern gezogen werden

Anhänger, die von Motorrädern oder Kleinkrafträdern gezogen werden, müssen hinten mit roten Rückstrahlern ausgerüstet sein, die sich mindesten auf 40 cm Höhe befinden.

Außerdem müssen die Anhänger hinten mit den Lichtern ausgestattet sein, die für die Zugfahrzeuge vorgesehen sind, sobald die Abmessungen der Anhänger diese Lichter verdecken.]

7. [Übergangsbestimmungen]

[Art. 13 Unterteilung 1 abgeändert durch Art. 12 Nr. 1 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982);

Unterteilung 3 Überschrift und § 1 abgeändert durch Art. 12 Nr. 2 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 2 ergänzt durch Art. 6 des K.E. vom 21. Dezember 1983 (B.S. vom 7. Februar 1984); § 4 eingefügt durch Art. 1 des K.E. vom 5. Februar 2009 (B.S. vom 23. Februar 2009);

Unterteilung 4 § 3 abgeändert durch Art. 12 Nr. 3 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 4 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 5. Februar 2009 (B.S. vom 23. Februar 2009);

Unterteilung 5 Überschrift abgeändert durch Art. 8 § 3 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010);

Unterteilung 5bis eingefügt durch Art. 12 Nr. 4 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); Überschrift und §§ 1 und 2 abgeändert durch Art. 8 § 2 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010);

Unterteilung 6 § 2 abgeändert durch Art. 12 Nr. 5 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982) und Art. 8 §§ 2 und 3 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010);

Unterteilung 6bis eingefügt durch Art. 12 Nr. 6 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 14 -

1. Besondere Regeln in Bezug auf die Lichter und Rückstrahler von [zwei- oder dreirädrigen] Kleinkrafträdern

§ 1 - Was Kleinkrafträder mit zwei Vorderrädern betrifft, müssen die Fernlichter und die vorderen und hinteren Rückstrahler symmetrisch zur Längsmittlebene des Kleinkraftrades angeordnet sein und die gleichen Abmessungen haben.

Die Fernlichter müssen die gleiche Lichtstärke haben.

Was Kleinkrafträder mit zwei Hinterrädern betrifft, müssen die Standlichter, die vorderen Rückstrahler, die Schlusslichter und die hinteren Rückstrahler symmetrisch zur Längsmittlebene des Kleinkraftrades angeordnet sein und die gleichen Abmessungen haben.

Die Schlusslichter müssen die gleiche Lichtstärke haben.

§ 2 - Der Abstand zwischen zwei gleichnamigen Lichtern oder Rückstrahlern muss mindestens 60 cm betragen.

Der Maximalabstand vom Außenrand eines Lichts oder eines Rückstrahlers wird bis zum Außenrand des Beiwagens hin gemessen, der sich vom Kleinkraftrad am weitesten entfernt befindet.

2. Besondere Regeln in Bezug auf die Lichter und Rückstrahler von zweirädrigen Motorrädern mit oder ohne Beiwagen

§ 1 - Fernlicht

Die Anforderungen, denen das Fernlicht entsprechen muss, werden von Uns bestimmt.

Dieses Licht muss die Straße bei klarem Wetter auf eine Entfernung von mindestens 100 m vor dem Fahrzeug ausleuchten.

§ 2 - Abblendlicht

Die Anforderungen, denen das Abblendlicht entsprechen muss, werden von Uns bestimmt.

Dieses Licht muss die Straße bei klarem Wetter auf eine Entfernung von mindestens 40 m vor dem Fahrzeug ausleuchten.

§ 3 - Standlicht

Die Standlichter dürfen selektivgelb sein, wenn sie mit den Fernlichtern oder den Abblendlichtern ineinandergebaut sind und diese Lichter selektivgelb sind.

Sie müssen nachts bei klarem Wetter aus einer Entfernung von 300 m sichtbar sein.

§ 4 - Schlusslicht

Die Schlusslichter müssen eine Leuchtfläche von mindestens 25 cm² haben.

Sie müssen nachts bei klarem Wetter aus einer Entfernung von 300 m sichtbar sein.

§ 5 - Bremslicht

Die Bremslichter müssen tagsüber bei sonnigem Wetter aus einer Entfernung von 30 m und nachts bei klarem Wetter aus einer Entfernung von 300 m sichtbar sein.

§ 6 - Kennzeichenbeleuchtung

Das Kennzeichen muss nachts aus einer Entfernung von 20 m hinter dem Fahrzeug lesbar sein, wobei die Lichtquelle von hinten nicht direkt sichtbar sein darf.

§ 7 - Hinterer Rückstrahler

Hintere Rückstrahler müssen den Vorschriften entsprechen, die im Königlichen Erlass vom 8. Mai 1969 über die Genehmigung von Rückstrahlern für Fahrzeuge vorgesehen sind.

Sie müssen nachts bei klarem Wetter von einem Fahrzeugführer, der sich in einer Entfernung von 150 m befindet, gesehen werden können, wenn sie vom Fernlicht dieses Fahrzeugs angestrahlt werden.

Für Beiwagen darf der bis zum Außenrand des Beiwagens gemessene Abstand vom Außenrand des Rückstrahlers, der vom Motorrad am weitesten entfernt ist, maximal 40 cm betragen.

§ 8 - Parkleuchte

Motorräder dürfen entweder mit einer Parkleuchte links oder mit zwei Parkleuchten, einer links und einer rechts, ausgerüstet sein.

Der Beiwagen kann mit einer Parkleuchte ausgerüstet sein, die sich an der Längsseite, die am weitesten vom Motorrad entfernt ist, befindet. Die Farbe muss nach vorne weiß oder gelb und nach hinten rot oder gelb sein.

Die Parkleuchten können eventuell durch Standlichter ersetzt werden.

Sie müssen nachts bei klarem Wetter aus einer Entfernung von 300 m sichtbar sein.

Einem Beobachter, der sich 10 m vor oder hinter dem Fahrzeug und 1 m von der Außenseite des Fahrzeugs entfernt befindet, darf die Sicht auf die Parkleuchten nicht verdeckt werden.

§ 9 - Nebelscheinwerfer

Der höchste Punkt der Leuchtfläche des Nebelscheinwerfers darf sich nicht höher als derjenige des Abblendlichts befinden.

§ 10 - Nebelschlussleuchte

Die Leuchtfläche der Nebelschlussleuchte darf maximal 140 cm² groß sein.

Die Nebelschlussleuchte muss - im Verhältnis zur Längsmittlebene des Fahrzeugs - in der Mitte des linken Fahrzeugteils angeordnet werden, und zwar mindestens 10 cm vom Bremslicht entfernt.

Die Nebelschlussleuchte darf nur durch einen separaten Schalter bedient werden.

Dem Führer muss durch eine an einer gut sichtbaren Stelle angebrachte gelbe Kontrollleuchte angezeigt werden, dass die Nebelschlussleuchte eingeschaltet ist, es sei denn, der Schalter befindet sich an einer für den Führer gut sichtbaren Stelle und ist mit deutlichen Angaben versehen, anhand deren bestimmt werden kann, in welcher Schalterstellung das Licht eingeschaltet ist.

§ 11 - Vorderer Rückstrahler

Die vorderen Rückstrahler müssen nachts bei klarem Wetter von einem Fahrzeugführer, der sich in einer Entfernung von 150 m befindet, gesehen werden können, wenn sie vom Fernlicht dieses Fahrzeugs angestrahlt werden.

Was die Beiwagen betrifft, beträgt der Maximalabstand von der Außenseite des Rückstrahlers bis zu der Außenseite des Beiwagens, die vom Motorrad am weitesten entfernt ist, höchstens 10 cm.

§ 12 - Seitlicher Rückstrahler

[Die seitlichen Rückstrahler der Motorräder müssen den im Königlichen Erlass vom 8. Mai 1969 über die Genehmigung von Rückstrahlern für Fahrzeuge vorgesehenen Vorschriften entsprechen. Die Bedingungen, denen seitliche Rückstrahler für Kleinkraftfahrzeuge entsprechen müssen, werden von Uns bestimmt.]

Sie müssen nachts bei klarem Wetter von einem Fahrzeugführer, der sich in einer Entfernung von 150 m befindet, gesehen werden können, wenn sie vom Fernlicht seines Fahrzeugs angestrahlt werden.

§ 13 - Übergangsbestimmungen

[Zwei- oder dreirädrige] Kleinkraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1975 in Betrieb genommen werden und nur mit einem hinteren roten Rückstrahler ausgerüstet sind, müssen vorne mit einem nicht blendenden weißen oder gelben Licht versehen sein, das die Straße in einer Entfernung von höchstens 30 m ausleuchtet. Wenn diese Kleinkraftfahrzeuge zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang auf öffentlicher Straße verkehren oder wenn die Witterungsverhältnisse es erfordern, müssen sie hinten mit einem roten Licht ausgestattet sein.

[Art. 14 Unterteilung 1 Überschrift abgeändert durch Art. 13 Nr. 1 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982);

Unterteilung 2 § 12 Abs. 1 ersetzt durch Art. 7 des K.E. vom 21. Dezember 1983 (B.S. vom 7. Februar 1984); § 13 abgeändert durch Art. 13 Nr. 2 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 15 - Fahrzeugbreite

Die maximale Breite ist festgelegt auf:

a) 0,75 m für ein zweirädriges Kleinkraftfahrzeug sowie für einen von einem solchen Kleinkraftfahrzeug gezogenen Anhänger,

b) 1,50 m für ein [Kleinkraftfahrzeug mit mehr als zwei Rädern] und für ein zweirädriges Kleinkraftfahrzeug mit Beiwagen sowie für von solchen Kleinkraftfahrzeugen gezogene Anhänger, ohne dass der Anhänger breiter sein darf als das Zugfahrzeug,

c) 1 m für ein zweirädriges Motorrad ohne Beiwagen sowie für einen von einem solchen Motorrad gezogenen Anhänger,

d) [2,00 m für ein zweirädriges Motorrad mit Beiwagen sowie für ein [dreirädriges Kraftfahrzeug] mit oder ohne Beiwagen.]

Außerdem darf ein von einem [dreirädrigen Kraftfahrzeug] oder von einem zweirädrigen Motorrad mit Beiwagen gezogener Anhänger nicht breiter sein als das Zugfahrzeug.

[Die Gesamtfahrzeugbreite wird ohne Berücksichtigung der Fahrtrichtungsanzeiger und Rückspiegel gemessen.]

[Art. 15 Abs. 1 Buchstabe b) abgeändert durch Art. 14 Nr. 1 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); Abs. 1 frühere Buchstaben d) und e) ersetzt durch Buchstabe d) durch Art. 8 des K.E. vom 21. Dezember 1983 (B.S. vom 7. Februar 1984) und abgeändert durch Art. 8 § 3 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010); Abs. 2 abgeändert durch Art. 8 § 3 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010); Abs. 3 eingefügt durch Art. 14 Nr. 3 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 16 - Anzahl Sitzplätze

§ 1 - Anforderungen an zweirädrige Kleinkrafträder und Motorräder mit oder ohne Beiwagen

1. Das Kleinkraftrad und das Motorrad dürfen maximal über zwei Sitzplätze verfügen.
2. Ein Sitz, der für zwei Personen vorgesehen ist, muss mit einem Griff ausgestattet sein und eine Länge von mehr als 50 cm haben.

§ 2 - Anforderungen an [Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern]

1. [Der für den Führer vorgesehene Platz muss mindestens 45 cm breit sein, wobei mindestens 20 cm beiderseits der Mitte des Steuers oder des Lenkers verfügbar sein müssen.]

2. Der für jede neben dem Führer sitzende Person vorgesehene Platz muss mindestens 40 cm breit sein. Dieser Platz wird von der Begrenzung des Fahrerplatzes aus oder von der ungünstigsten Position des Schalthebels oder Handbremshebels aus gemessen, wobei der ungünstigste Wert maßgebend ist.

3. Der oben erwähnte Platz wird auf Höhe der Sitzfläche des Sitzes gegen die Rückenlehne gemessen.

[§ 2bis - Es ist verboten Personen in Anhängern zu befördern, die an Kleinkrafträdern oder Motorrädern angekoppelt sind.]

§ 3 - Übergangsbestimmungen

Die Vorschriften von § 1 des vorliegenden Artikels gelten nur für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 1975 in Betrieb genommen werden.

[Art. 16 § 2 Überschrift abgeändert durch Art. 15 Nr. 1 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 2 Punkt 1 ersetzt durch Art. 15 Nr. 2 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); § 2bis eingefügt durch Art. 9 des K.E. vom 21. Dezember 1983 (B.S. vom 7. Februar 1984)]

Art. 17 - Geschwindigkeitsmesser und Kilometerzähler

1. Motorräder [und Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern] müssen mit einem für den Führer gut sichtbar angebrachten Geschwindigkeitsmesser und Kilometerzähler ausgerüstet sein; ihre Anzeigen müssen selbst nachts gut ablesbar sein, ohne den Führer zu behindern.

2. Die Vorschriften des vorliegenden Artikels gelten nur für Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 1975 in Betrieb genommen werden.

[Art. 17 Punkt 1 abgeändert durch Art. 16 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 18 - Motor und Kraftübertragung

1. Der Motor von Kleinkrafträdern muss so entworfen und gebaut sein, dass keines seiner Einzelteile ohne Weiteres mit dem Ziel umgerüstet werden kann, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu erhöhen.

2. Die Kraftübertragung zwischen Motor und Rädern muss mühelos unterbrochen und in dieser Stellung gehalten werden können.

Wenn es sich um ein zweirädriges Fahrzeug mit Vorderradantrieb handelt, muss die Kraftübertragung außerdem so entworfen sein, dass das Vorderrad bei abruptem Stillstand des Motors nicht sofort blockiert.

3. Die Antriebskraft des Motors muss vom Führer leicht reguliert werden können, ohne dass er den Lenker loslassen muss.

Art. 19 - Schaltgetriebe und Kupplung

1. Die Gangschaltung muss leicht zu bedienen sein und sich in unmittelbarer Reichweite des Führers befinden.

Bei Getrieben mit direkter Schaltung muss jeder einzelne Gang automatisch verriegelt sein.

2. Das Kuppeln muss progressiv erfolgen und leicht regelbar sein.

[3. Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern müssen mit einem Rückwärtsgang ausgerüstet sein, wenn sie mehr als 200 kg Eigengewicht haben und/oder ihr Wendekreis mehr als 4 m beträgt.]

[Art. 19 Punkt 3 eingefügt durch Art. 17 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 20 - Anlasser

Motorräder [und Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern] müssen mit einer Vorrichtung ausgerüstet sein, die das Anlassen des Motors ermöglicht, wenn das Fahrzeug stillsteht.

[Art. 20 abgeändert durch Art. 18 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 21 - Lenkung

1. Das Fahrzeug muss gut lenkbar sein; außerdem dürfen keine unerwünschten Reaktionskräfte vom gelenkten Rad/von den gelenkten Rädern auf das Lenkrad übertragen werden.

2. Nur der Hersteller darf am Lenkgetriebe Schweißarbeiten durchführen.

3. Wenn die Lenkung Verbindungsgestänge mit Kugelgelenken enthält, müssen diese 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.

Art. 22 - Abgase

1. Auspuffgase dürfen nur durch eine ausreichend schalldämpfende und wirksame Anlage ausgestoßen werden.

2. Die Anlage darf nicht an der rechten Seite des Fahrzeugs ausmünden. Sie muss sich auf normaler Höhe befinden, sodass die anderen Verkehrsteilnehmer nicht belästigt werden.

3. Die Auspuffanlage muss so entworfen und gebaut sein, dass sie nicht ohne Weiteres verändert und die schalldämpfende Wirkung nicht unterbrochen werden kann.

[4. Einzelteile, die einen Einfluss auf die Emission gasförmiger Schadstoffe haben, werden so entworfen, konstruiert und montiert, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen und trotz der Vibrationen, die dabei entstehen können, den Vorschriften des vorliegenden Erlasses genügt.]

[Art. 22 Punkt 4 eingefügt durch Art. 5 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010)]

[Art. 22.1 - Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung

§ 1 - Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung des vorliegenden Artikels versteht man unter:

1. "Fahrzeugtyp hinsichtlich der Emission luftverunreinigender Gase aus dem Motor": Fahrzeuge, die insbesondere in Bezug auf die folgenden Punkte untereinander keine wesentlichen Unterschiede aufweisen:

a) das in Abhängigkeit von der Bezugsmasse bestimmte Schwungmassenäquivalent je nach Fahrzeugtyp gemäß Punkt 5.2 der Kapitel I und V von Anhang 7;

b) die Merkmale des Motors und des Kleinkraftrads, die angegeben werden auf dem Beschreibungsbogen betreffend die Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch einen Typ eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugs, dessen Muster sich in Kapitel XV von Anhang 7 befindet.

2. "Bezugsmasse": die Masse des fahrbereiten Fahrzeugs zuzüglich einer Pauschalmasse von 75 kg. Die Masse des fahrbereiten Fahrzeugs entspricht der Gesamtleermasse, wobei alle Behälter mindestens zu 90% ihres Fassungsvermögens gefüllt sind.

3. "Luftverunreinigende Gase":

a) für Kleinkrafträder: Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide; die letztgenannten werden in Stickstoffdioxidäquivalent (NO₂) ausgedrückt;

b) für Motorräder oder dreirädrige Kraftfahrzeuge: Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid, Stickoxiden, ausgedrückt in Stickstoffdioxidäquivalent (NO₂) und Kohlenwasserstoffen, wobei folgendes Verhältnis angenommen wird:

- C₁H_{1,85} für Ottokraftstoff;

- C₁H_{1,86} für Dieselmotorkraftstoff;

4. "Kurbelgehäuse": die Gesamtheit aller Räume, die entweder im Motor oder außerhalb des Motors vorhanden sind und die durch innere oder äußere Verbindungen, durch die Gase und Dämpfe entweichen können, an den Ölsumpf angeschlossen sind;

5. "Abschalteinrichtung": ein Konstruktionsteil, das Betriebsvariable (zum Beispiel Fahrzeuggeschwindigkeit, Motordrehzahl, eingelegter Getriebegang, Temperatur, Einlassdruck oder sonstige Parameter) misst, ermittelt oder darauf reagiert, um den Betrieb eines Bauteils oder einer Funktion der emissionsmindernden Einrichtungen zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit der emissionsmindernden Einrichtungen unter den bei normalem Fahrzeugbetrieb auftretenden Bedingungen verringert wird, sofern die Verwendung einer derartigen Abschalteinrichtung nicht wesentlich in das zugrunde gelegte Prüfverfahren zur Bescheinigung des Emissionsverhaltens eingeschlossen ist;

6. "anormale Emissionsminderungsstrategie": eine Strategie oder Maßnahme, die unter normalen Fahrzeug-Betriebsbedingungen die Wirksamkeit der emissionsmindernden Einrichtungen weiter verringert, als dies nach dem jeweiligen Emissionsprüfverfahren zu erwarten ist;

7. "Katalysator für die Erstausrüstung": einen Katalysator oder eine Katalysatorgruppe, der/die in die Typgenehmigung des Fahrzeugs einbezogen ist;

8. "Austauschkatalysator" einen Katalysator oder eine Katalysatorgruppe, der/die zum Austausch von Katalysatoren für die Erstausrüstung in einem nach diesem Artikel typgeprüften Fahrzeug vorgesehen ist und der/die als selbstständige technische Einheit genehmigt werden kann;

9. "Original-Austauschkatalysator": einen Katalysator oder eine Katalysatorgruppe, deren Typen angegeben sind in Abschnitt 4a des Betriebserlaubnisbogens betreffend die Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch einen Typ eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugs, dessen Muster in Kapitel XVII von Anhang 7 enthalten ist, die jedoch vom Inhaber der Fahrzeug-Typgenehmigung als selbstständige technische Einheiten auf dem Markt angeboten werden.

§ 2 - Maßnahmen gegen die von Kleinkrafträdern verursachte Luftverschmutzung

1. Prüfvorschriften

1.1. Das Kleinkraftrad wird gemäß den nachstehenden Vorschriften den Prüfungen der Typen I und II unterzogen.

1.2. Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Emission luftverunreinigender Gase in Ortschaften mit hoher Verkehrsdichte)

Die Prüfungen sind unter den in Kapitel I von Anhang 7 beschriebenen Bedingungen und Verfahren durchzuführen. Zur Sammlung und Analyse der Abgase sind die vorgeschriebenen Verfahren anzuwenden.

Die bei jeder Prüfung ermittelten Mengen an Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff und Stickoxiden müssen unter folgenden Grenzwerten liegen:

- der Grenzwert der CO-Masse liegt bei 1 g/km, außer für dreirädrige Kleinkrafträder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, für die der Grenzwert der CO-Masse bei 3,5 g/km liegt,

- der Grenzwert für die HC und NO_x-Massen liegt bei 1,2 g/km,

Bei jedem der obengenannten Schadstoffe darf jedoch eines der drei gemessenen Ergebnisse den für das betreffende Kleinkraftrad zulässigen Grenzwert um maximal 10% übersteigen, falls das arithmetische Mittel der drei Ergebnisse unter dem zulässigen Grenzwert liegt.

Werden die zulässigen Grenzwerte bei mehreren Schadstoffen überschritten, so dürfen diese Überschreitungen sowohl bei ein und derselben Prüfung als auch bei verschiedenen Prüfungen auftreten.

1.3. Prüfung Typ II (Prüfung der Emission von Kohlenmonoxid und unverbrannten Kohlenwasserstoffen im Leerlauf)

1.3.1. Die Masse an Kohlenmonoxid und unverbrannten Kohlenwasserstoffen, die im Leerlauf des Motors über einen Zeitraum von einer Minute emittiert wird, ist aufzuzeichnen.

1.3.2. Diese Prüfung wird nach dem Verfahren gemäß Kapitel II von Anhang 7 durchgeführt.

1.4. Schaubild und Aufschriften

Dem Beschreibungsbogen, dessen Muster in Kapitel XV von Anhang 7 aufgenommen ist, sind ein Schaubild und eine Querschnittszeichnung beizufügen, aus denen die Abmessungen des Katalysators (der Katalysatoren) für die Erstausrüstung (falls vorhanden) hervorgehen.

Alle Katalysatoren für die Erstausrüstung müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

- den Kleinbuchstaben "e", gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,
- den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,
- die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und an der Stelle, wo sie angebracht wird, auch sichtbar bleiben.

2. Übereinstimmung der Produktion

Für die Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion gelten die in Anhang VI der Richtlinie vorgesehenen Bestimmungen.

Für die Prüfung der Übereinstimmung hinsichtlich der Prüfung Typ I wird wie in Kapitel III des Anhangs 7 beschrieben vorgegangen.

3. Ausdehnung der Genehmigung

3.1. Fahrzeugtypen mit verschiedenen Bezugsmassen

Die Genehmigung darf auf Fahrzeugtypen, die sich vom zugelassenen Typ nur durch die Bezugsmasse unterscheiden, ausgedehnt werden, sofern die Bezugsmasse des Fahrzeugtyps, für den die Ausdehnung der Genehmigung beantragt wird, lediglich zur Anwendung der nach oben oder nach unten am nächsten gelegenen Schwungmassenäquivalenten führt.

3.2. Fahrzeugtypen mit verschiedenen Gesamtübersetzungen

Die für einen Fahrzeugtyp erteilte Genehmigung darf unter den nachstehenden Bedingungen auf solche Fahrzeugtypen ausgedehnt werden, die sich von dem genehmigten Typ lediglich durch die Gesamtübersetzung unterscheiden.

Für jede Übersetzung, die bei der Prüfung des Typs I benutzt wird, ist das Verhältnis:

$$E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$$

Hierbei bedeuten V_1 und V_2 die einer Motordrehzahl von 1.000 U/min zugeordnete Geschwindigkeit des genehmigten Fahrzeugtyps beziehungsweise des Fahrzeugtyps, für den die Ausdehnung beantragt wird.

Falls für jede Übersetzung das Verhältnis $E \leq 8\%$ ist, so ist die Ausdehnung ohne Wiederholung der Prüfungen des Typs I zu genehmigen.

Ist für mindestens eine Übersetzung das Verhältnis $E > 8\%$ und für jede Übersetzung das Verhältnis $E \leq 13\%$, so sind die Prüfungen des Typs I zu wiederholen; sie können jedoch in einem Laboratorium durchgeführt werden, das der Hersteller unter Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Genehmigungsbehörde auswählen kann. Das Prüfprotokoll ist dem Technischen Dienst zu übergeben.

3.3. Fahrzeugtypen mit verschiedenen Bezugsmassen und verschiedenen Gesamtübersetzungen

Die für einen Fahrzeugtyp erteilte Genehmigung darf auf Fahrzeugtypen, die sich vom genehmigten Typ nur durch die Bezugsmasse und durch die Gesamtübersetzungen unterscheiden, ausgedehnt werden, wenn die Vorschriften nach den Punkten 3.1 und 3.2 eingehalten werden.

3.4. Dreirädrige Kleinkrafträder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge

Die für zweirädrige Kleinkrafträder erteilte Genehmigung darf auf dreirädrige Kleinkrafträder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge ausgedehnt werden, wenn diese den gleichen Motor und die gleiche Auspuffanlage verwenden und die gleiche oder eine nur hinsichtlich der Gesamtübersetzung abweichende Kraftübertragung aufweisen, sofern die Bezugsmasse des Fahrzeugtyps, für den die Ausdehnung der Genehmigung beantragt wird, lediglich zur Anwendung der nach oben oder nach unten am nächsten gelegenen Schwungmassenäquivalenten führt.

3.5. Genehmigungen, die gemäß den Punkten 3.1 bis 3.4 bereits ausgedehnt wurden, dürfen nicht weiter ausgedehnt werden.

4. Austauschkatalsatoren und Original-Austauschkatalsatoren

4.1. Austauschkatalsatoren zum Einbau in Fahrzeuge mit einer Typgenehmigung nach diesem Artikel sind gemäß den Vorschriften aus Kapitel IV von Anhang 7 zu prüfen.

4.2. Original-Austauschkatalsatoren eines in Abschnitt 4a des Betriebserlaubnisbogens betreffend die Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch einen zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugtyp angegebenen Typs, dessen Muster in Kapitel XVII von Anhang 7 enthalten ist, die zum Einbau in ein Fahrzeug bestimmt sind, auf das sich die entsprechenden Typgenehmigungsunterlagen beziehen, sind von den Bestimmungen des Kapitels IV von Anhang 7 ausgenommen, sofern sie die Anforderungen der Punkte 4.2.1 und 4.2.2 dieses Anhangs erfüllen.

4.2.1. Aufschriften

Original-Austauschkatalsatoren müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

- den Kleinbuchstaben "e", gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,
- den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,
- die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und an der Stelle, wo sie angebracht wird, auch sichtbar bleiben.

4.2.2. Dokumentation

Den Original-Austauschkatalysatoren sind die folgenden Angaben beizufügen:

- Name oder Handelsmarke des Fahrzeugherstellers;
- Fabrikmarke und Teilenummer;
- Angabe der Fahrzeuge, für die der Original-Austauschkatalysator einem in Abschnitt 4a des Betriebserlaubnisbogens betreffend die Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch einen Typ eines zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugs, dessen Muster in Kapitel XVII von Anhang 7 enthalten ist, angegebenen Typ entspricht;
- falls erforderlich Einbauanweisungen.

Die Angaben sind als Druckschrift, die dem Original-Austauschkatalysator beigelegt ist, oder als Aufdruck auf der Verpackung, in der der Original-Austauschkatalysator verkauft wird, oder in anderer geeigneter Form bereitzustellen.

§ 3 - Maßnahmen gegen die von Motorrädern und dreirädrigen Kraftfahrzeugen verursachte Luftverschmutzung

1. Prüfvorschriften

1.1. Je nach Klasse wird das Motorrad oder das dreirädrige Kraftfahrzeug Prüfungen der Typen I und II, wie sie in den folgenden Punkten 1.2 und 1.3 bestimmt sind, unterzogen.

1.2. Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Auspuffemissionen)

Die Prüfungen sind unter den in den Kapiteln V und VI von Anhang 7 beschriebenen Bedingungen und Verfahren durchzuführen.

Dem Hersteller ist es freigestellt, bei Motorrädern alternativ zu dem in den Kapiteln V und VI von Anhang 7 genannten Prüfverfahren das Prüfverfahren nach der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nr. 2 vom 30. August 2005 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) über die Messmethoden, die Anwendung finden auf Krafttrader mit Fremdzündungs- oder Selbstzündungsmotor, was die Emissionen luftverunreinigender Gase, die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch betrifft, anzuwenden. Wird das Verfahren nach der GTR Nr. 2 angewandt, muss das Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte aus Zeile C der Tabelle unter Punkt 1.2.2 sowie alle übrigen Bestimmungen von Artikel 22.1 § 3, ausgenommen Punkt 1.2.1, einhalten.

1.2.1. Die Prüfung ist nach dem in den Kapiteln V und VI von Anhang 7 beschriebenen Verfahren durchzuführen. Zur Sammlung und Analyse der Abgase sind die festgelegten Verfahren anzuwenden.

1.2.2. Die so bei jeder Prüfung ermittelten Mengen gasförmiger Emissionen müssen unter den in nachstehender Tabelle angegebenen Grenzwerten liegen:

	Klasse	Masse Kohlenmonoxid (CO)(g/km)	Masse Kohlenwasserstoffe (HC)(g/km)	Masse Stickoxide (NO _x)(g/km)
Auf (zweirädrige) Motorräder anwendbare Grenzwerte für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion				
B	I(<150cc) (Stadtfahrzyklus, kalt) ¹	2,0	0,8	0,15
	II(≥150cc) ² (Stadtfahrzyklus + außerstädtischer Fahrzyklus, kalt)	2,0	0,3	0,15
C	V _{max} < 130 km/h	2,62	0,75	0,17
	V _{max} ≥ 130 km/h	2,62	0,33	0,22
Auf Dreirad- und Vierradfahrzeuge anwendbare Grenzwerte für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion (Fremdzündungsmotor)				
A'	Alle	7,0	1,5	0,4
Auf Dreirad- und Vierradfahrzeuge anwendbare Grenzwerte für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion (Selbstzündungsmotor)				
A'	Alle	2,0	1,0	0,65
¹ Prüfzyklus: Zyklus der Verordnung ECE R40 (Emissionsmessungen bei allen 6 Betriebszuständen - Probenahme beginnt bei T = 0).				
² Prüfzyklus: Zyklus der Verordnung ECE R40 + außerstädtischer Fahrzyklus (Emissionsmessungen bei allen Betriebszuständen - Probenahme beginnt bei T = 0), und zwar mit Höchstgeschwindigkeit 150 km/h.				

In Bezug auf jeden Schadstoff oder jede Schadstoffkombination darf eines der drei so ermittelten Ergebnisse den vorgeschriebenen Grenzwert um höchstens 10% übersteigen, sofern das arithmetische Mittel der drei Ergebnisse unter dem vorgeschriebenen Grenzwert liegt.

Werden die vorgeschriebenen Grenzwerte bei mehr als einem Schadstoff überschritten, ist es unerheblich, ob dies bei ein und derselben Prüfung oder bei verschiedenen Prüfungen der Fall ist.

Bei der Ermittlung der Grenzwerte in Zeile B der Tabelle wird für Motorräder mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h die Höchstgeschwindigkeit im außerstädtischen Fahrzyklus (¹) auf 90 km/h begrenzt.

1.2.3. Die aufgezeichneten Daten werden in den jeweiligen Abschnitten des Dokuments eingetragen, auf das in Anhang VII der Richtlinie 2002/24/EG Bezug genommen wird.

1.3. Prüfung Typ II (Prüfung der Emission von Kohlenmonoxid im Leerlauf) und für die technische Überwachung der Fahrzeuge erforderliche Emissionsdaten

1.3.1. Diese Vorschrift gilt für alle mit einem Fremdzündungsmotor angetriebenen Fahrzeuge, für die eine EG-Typgenehmigung gemäß der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen beantragt wird.

1.3.2. Bei der Prüfung gemäß Kapitel VII von Anhang 7 (Prüfung Typ II) bei normaler Leerlaufdrehzahl werden folgende Werte aufgezeichnet:

- volumenbezogener Kohlenmonoxidgehalt der Auspuffgase;

- Motordrehzahl während der Prüfung einschließlich eventueller Toleranzen.

1.3.3. Bei der Prüfung mit hoher Leerlaufdrehzahl (das heißt $> 2.000 \text{ min}^{-1}$) werden folgende Werte aufgezeichnet:

- volumenbezogener Kohlenmonoxidgehalt der Auspuffgase;

- Motordrehzahl während der Prüfung einschließlich eventueller Toleranzen.

1.3.4. Die Temperatur des Motoröls zum Zeitpunkt der Prüfung ist aufzuzeichnen (nur bei Viertaktmotoren).

1.3.5. Die aufgezeichneten Daten werden in den jeweiligen Abschnitten des Dokuments eingetragen, auf das in Anhang VII der Richtlinie 2002/24/EG Bezug genommen wird.

1.4. Die Typgenehmigung von Hybridfahrzeugen unterliegt ebenfalls den Vorschriften von Kapitel VIII des Anhangs 7.

1.5. Die Verwendung einer Abschaltvorrichtung und/oder der Einsatz anormaler Emissionsminderungsstrategien ist verboten.

1.5.1. Eine Einrichtung, eine Funktion, ein System oder eine Vorkehrung zur Motorsteuerung darf in ein Fahrzeug eingebaut werden, sofern:

- diese(s) nur für Zwecke wie Schutz des Motors, Kaltstart oder Warmlaufen des Motors aktiviert wird oder

- diese(s) nur für Zwecke wie Betriebssicherheit oder allgemeine Sicherheit und Notbetriebsstrategien aktiviert wird.

1.5.2. Die Verwendung einer Einrichtung, einer Funktion, eines Systems oder einer Vorkehrung zur Motorsteuerung, die den Einsatz einer - gegenüber der bei den jeweiligen Emissionsprüfzyklen normalerweise verwendeten Strategie - abweichenden oder geänderten Motorsteuerungsstrategie bewirkt, ist zulässig, wenn gemäß Punkt 1.5.3 der uneingeschränkte Nachweis erbracht wird, dass dies nicht zu einer Verringerung der Wirksamkeit der emissionsmindernden Einrichtungen führt. In allen anderen Fällen gelten diese Einrichtungen als Abschaltvorrichtung.

1.5.3. Der Hersteller muss eine Dokumentation vorlegen, aus der das Konstruktionsprinzip des Systems hervorgeht und ersichtlich ist, auf welche Weise das System seine Ausgangsvariablen direkt oder indirekt steuert.

a) Die förmliche Dokumentation, die dem technischen Dienst zum Zeitpunkt der Einreichung des Typgenehmigungsantrags vorzulegen ist, muss eine vollständige Beschreibung des Systems enthalten. Diese Dokumentation kann in zusammenfassender Form vorgelegt werden, sofern aus der Dokumentation hervorgeht, dass alle Output-Daten, die nach einer Matrix zulässig sind, die sich anhand des Regelbereichs der Input-Daten der einzelnen Baugruppe ergibt, angegeben wurden.

Die Dokumentation muss ferner eine Begründung für die Verwendung aller Einrichtungen, Funktionen, Systeme oder Vorkehrungen zur Motorsteuerung enthalten und zusätzliche Unterlagen und Prüfdaten umfassen, mit denen der Einfluss einer derartigen im Fahrzeug eingebauten Einrichtung auf die Auspuffemissionen nachgewiesen wird. Diese Angaben sind dem Beschreibungsbogen, dessen Muster in Kapitel XV von Anhang 7 aufgenommen ist, beizufügen.

b) Aus zusätzlichen Unterlagen müssen die Parameter, die von den Einrichtungen, Funktionen, Systemen oder Vorkehrungen zur Motorsteuerung verändert werden, sowie die Grenzbedingungen hervorgehen, unter denen diese funktionieren. Die zusätzlichen Unterlagen müssen eine Beschreibung der Steuerungslogik für die Kraftstoffzufuhr, der Steuerzeit-Strategien und der Schaltpunkte in allen Betriebszuständen enthalten. Diese Informationen bleiben streng vertraulich; sie verbleiben beim Hersteller, müssen aber zum Zeitpunkt der Typgenehmigung zur Einsichtnahme bereitgehalten werden.

1.6. Dem Beschreibungsbogen, dessen Muster in Kapitel XV von Anhang 7 aufgenommen ist, sind ein Schaubild und eine Querschnittszeichnung beizufügen, aus denen die Abmessungen des Katalysators (der Katalysatoren) für die Erstausrüstung (falls vorhanden) hervorgehen.

Alle Katalysatoren für die Erstausrüstung müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

- den Kleinbuchstaben "e", gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,

- den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,

- die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und an der Stelle, wo sie angebracht wird, auch sichtbar bleiben.

2. Übereinstimmung der Produktion

Für die Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion gelten die in Punkt 1 von Anhang VI der Richtlinie vorgesehenen Bestimmungen.

Es wird vorgegangen wie in Kapitel IX von Anhang 7 beschrieben.

3. Ausdehnung der Genehmigung

3.1. Fahrzeugtypen mit verschiedenen Bezugsmassen

Die Genehmigung darf auf Fahrzeugtypen, die sich vom zugelassenen Typ nur durch die Bezugsmasse unterscheiden, ausgedehnt werden, sofern die Bezugsmasse des Fahrzeugtyps, für den die Ausdehnung der Genehmigung beantragt wird, lediglich zur Anwendung der nach oben oder nach unten am nächsten gelegenen Schwungmassenäquivalenten führt.

3.2. Fahrzeugtypen mit verschiedenen Gesamtübersetzungen

3.2.1. Die für einen Fahrzeugtyp erteilte Genehmigung darf unter den nachstehenden Bedingungen auf solche Fahrzeugtypen ausgedehnt werden, die sich von dem genehmigten Typ lediglich durch die Gesamtübersetzung unterscheiden.

Für jede Übersetzung, die bei der Prüfung des Typs I benutzt wird, ist das Verhältnis:

$$E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$$

Hierbei bedeuten V_1 und V_2 die einer Motordrehzahl von 1.000 U/min zugeordnete Geschwindigkeit des genehmigten Fahrzeugtyps beziehungsweise des Fahrzeugtyps, für den die Ausdehnung beantragt wird.

3.2.2. Falls für jede Übersetzung das Verhältnis $E \leq 8\%$ ist, so ist die Ausdehnung ohne Wiederholung der Prüfungen des Typs I zu genehmigen.

3.2.3. Ist für mindestens eine Übersetzung das Verhältnis $E \leq 8\%$ und für jede Übersetzung das Verhältnis $E \leq 13\%$, so sind die Prüfungen des Typs I zu wiederholen; sie können jedoch in einem Laboratorium durchgeführt werden, das der Hersteller unter Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Genehmigungsbehörde auswählen kann. Das Prüfprotokoll ist dem Technischen Dienst zu übergeben.

3.3. Fahrzeugtypen mit verschiedenen Bezugsmassen und verschiedenen Gesamtübersetzungen

Die für einen Fahrzeugtyp erteilte Genehmigung darf auf Fahrzeugtypen, die sich vom genehmigten Typ nur durch die Bezugsmasse und durch die Gesamtübersetzungen unterscheiden, ausgedehnt werden, wenn die Vorschriften nach den Punkten 3.1 und 3.2 eingehalten werden.

3.4. Dreirädrige Kraftfahrzeuge und vierrädrige Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen

Die für zweirädrige Kleinkrafträder erteilte Genehmigung darf auf dreirädrige Kleinkrafträder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge ausgedehnt werden, wenn diese den gleichen Motor und die gleiche Auspuffanlage verwenden und die gleiche oder eine nur hinsichtlich der Gesamtübersetzung abweichende Kraftübertragung aufweisen, sofern die Bezugsmasse des Fahrzeugtyps, für den die Ausdehnung der Genehmigung beantragt wird, lediglich zur Anwendung der nach oben oder nach unten am nächsten gelegenen Schwungmassenäquivalenten führt.

3.5. Einschränkungen

Genehmigungen, die gemäß den Punkten 3.1 bis 3.4 bereits ausgedehnt wurden, dürfen nicht weiter ausgedehnt werden.

4. Austauschkatalysatoren und Original-Austauschkatalysatoren

4.1. Austauschkatalysatoren zum Einbau in Fahrzeuge mit einer Typgenehmigung nach diesem Erlass sind gemäß den Vorschriften aus Kapitel IV von Anhang 7 zu prüfen.

4.2. Original-Austauschkatalysatoren eines in Abschnitt 4a des Betriebserlaubnisbogens, dessen Muster in Kapitel XVII von Anhang 7 aufgenommen ist, angegebenen Typs, die zum Einbau in ein Fahrzeug bestimmt sind, auf das sich die entsprechenden Typgenehmigungsunterlagen beziehen, sind von den Bestimmungen des Kapitels IV von Anhang 7 ausgenommen, sofern sie die Anforderungen der Punkte 4.3 und 4.4 dieses Anhangs erfüllen.

4.3. Original-Austauschkatalysatoren müssen mindestens folgende Kennzeichnungen tragen:

- den Kleinbuchstaben "e", gefolgt von den Kennziffern des Landes, das die Typgenehmigung erteilt hat,
- den Namen oder die Handelsmarke des Fahrzeugherstellers,
- die Fabrikmarke und die Teilenummer.

Die Kennzeichnung muss deutlich lesbar und dauerhaft sein und an der Stelle, wo sie angebracht wird, auch sichtbar bleiben.

4.4. Den Original-Austauschkatalysatoren sind die folgenden Angaben beizufügen:

- Name oder Handelsmarke des Fahrzeugherstellers;
- Fabrikmarke und Teilenummer;
- Angabe der Fahrzeuge, für die der Original-Austauschkatalysator einem in Abschnitt 4a des Betriebserlaubnisbogens, dessen Muster in Kapitel XVII von Anhang 7 aufgenommen ist, angegebenen Typ entspricht;
- falls erforderlich Einbauanweisungen.

Diese Angaben sind als Druckschrift, die dem Original-Austauschkatalysator beigelegt ist, oder als Aufdruck auf der Verpackung, in der der Original-Austauschkatalysator verkauft wird, oder in anderer geeigneter Form bereitzustellen.

§ 4 - Maßnahmen gegen die sichtbare Verunreinigung der Luft durch zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor

1. Prüfvorschriften

1.1. Vorschriften für die Kaltstartvorrichtung

Die Kaltstartvorrichtung muss so entworfen und gebaut sein, dass sie bei normalem Motorbetrieb nicht zugeschaltet werden oder eingeschaltet bleiben kann.

Die Bestimmungen von Absatz 1 sind nicht anwendbar, wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

1. der Lichtabsorptionskoeffizient der Abgasemissionen aus dem Motor bei konstanten Drehzahlen, gemessen nach dem in Kapitel X von Anhang 7 beschriebenen Verfahren, bleibt bei Betätigung der Kaltstartvorrichtung innerhalb der in Kapitel XII von Anhang 7 festgelegten Toleranzen;
2. die fortgesetzte Betätigung der Kaltstartvorrichtung bewirkt innerhalb eines angemessenen Zeitraums den Stillstand des Motors.

1.2. Vorschriften bezüglich der Emissionen von sichtbaren Schadstoffen

Die Emissionen sichtbarer Schadstoffe aus dem zur Bauartgenehmigung vorgeführten Fahrzeugtyp müssen nach den beiden in den Kapiteln X und XI von Anhang 7 beschriebenen Methoden gemessen werden; darin werden Prüfungen bei konstanten Drehzahlen beziehungsweise Prüfungen bei freier Beschleunigung behandelt.

Die nach der in Kapitel X von Anhang 7 beschriebenen Methode gemessenen Emissionen sichtbarer Schadstoffe dürfen in Kapitel XII von Anhang 7 festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.

Im Fall eines Motors mit Turbolader darf der bei Beschleunigung mit Getriebe in Leerlaufstellung gemessene Absorptionskoeffizient den in Kapitel XII von Anhang 7 vorgeschriebenen Grenzwert für den Nenndurchfluss nicht überschreiten, der dem maximalen Absorptionskoeffizienten, gemessen bei den Prüfungen mit konstanter Drehzahl plus $0,5 \text{ m}^{-1}$, entspricht.

Die Verwendung von gleichwertigen Messgeräten ist zulässig. Wenn andere als die in Kapitel XIII von Anhang 7 beschriebenen Geräte verwendet werden, muss ihre Gleichwertigkeit für den jeweiligen Motor nachgewiesen werden.

2. Übereinstimmung der Produktion

2.1. Für die Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion gelten die in Punkt 1 von Anhang VI der Richtlinie vorgesehenen Bestimmungen.

2.2. Für die Überprüfung der Übereinstimmung gemäß Punkt 2.1 wird ein Fahrzeug aus der Serie entnommen.

2.3. Die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit dem genehmigten Typ ist anhand der Beschreibung im Betriebserlaubnisbogen zu prüfen. Außerdem sind Prüfungen gemäß den folgenden Bestimmungen durchzuführen:

2.3.1. Nicht eingefahrene Fahrzeuge werden der Prüfung bei freier Beschleunigung gemäß Kapitel XI von Anhang 7 unterzogen.

Bei dem Fahrzeug wird Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ angenommen, wenn der ermittelte Absorptionskoeffizient den auf dem Betriebserlaubnisbogen angegebenen korrigierten Wert des Absorptionskoeffizienten um nicht mehr als $0,5 \text{ m}^{-1}$ übersteigt. Auf Antrag des Herstellers kann anstelle des Bezugskraftstoffs handelsüblicher Kraftstoff verwendet werden. Im Falle von Streitigkeiten ist Bezugskraftstoff zu verwenden.

2.3.2. Falls der in der Prüfung gemäß Punkt 2.3.1 ermittelte Wert die im Betriebserlaubnisbogen angegebene Zahl um mehr als $0,5 \text{ m}^{-1}$ übersteigt, ist der Motor des Fahrzeugs der Prüfung bei konstanten Drehzahlen auf der Vollastkurve gemäß Kapitel X von Anhang 7 zu unterziehen. Bei den sichtbaren Emissionen dürfen die in Kapitel XII von Anhang 7 aufgeführten Grenzwerte nicht überschritten werden.]

[Art. 22.1 eingefügt durch Art. 6 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010)]

Art. 23 - Kraftstoffleitungen und -behälter

1. Der Kraftstoffbehälter von [Fahrzeugen mit mehr als zwei Rädern] muss so angebracht sein, dass eventuell auslaufender Kraftstoff direkt zum Boden hin abgeleitet wird.

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

[Art. 23 Punkt 1 und 2 abgeändert durch Art. 19 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 24 - Reifen

Die Fahrzeuge müssen mit Luftreifen ausgerüstet sein, die eine ausreichende Tragfähigkeit aufweisen.

Art. 25 - Schutzblech

Die Fahrzeuge müssen mit Schutzblechen ausgerüstet sein.

Art. 26 - Gefährliche Teile

Die Fahrzeuge dürfen weder Bau- beziehungsweise Zubehörteile, die aus technischer Sicht nicht unbedingt notwendig sind, noch Verzierungen aufweisen, die spitz oder scharf sind oder die einen spitzen Winkel oder einen gefährlichen Vorsprung bilden und bei einem Zusammenstoß das Risiko einer körperlichen Verletzung erheblich vergrößern können.

[Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern müssen mit einer Stoßstange ausgerüstet sein, die solide mit den Längsträgern oder gleichwertigen Bauteilen verbunden und so nahe wie möglich am Heck des Fahrzeugs angebracht ist. Die Enden der Stoßstange dürfen nicht nach hinten gebogen 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.]

[Art. 26 Abs. 2 und 3 eingefügt durch Art. 20 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 27 - Windschutz

Wenn die Fahrzeuge mit einem Windschutz ausgerüstet sind, dann muss dieser aus einem vollkommen durchsichtigen Material bestehen, das bei Bruch nicht in scharfe Splitter zerfällt.

Die eventuelle Verzeichnung von Objekten darf auf keinen Fall eine Belästigung für das Führen des Fahrzeugs darstellen.

Art. 28 - Fußrasten

Wenn die Fahrzeuge keinen Boden haben, müssen sie pro Sitzplatz mit je zwei Fußrasten ausgestattet sein, die im Verhältnis zu den Bedienungsvorrichtungen so angebracht sein müssen, dass letztere nicht versehentlich betätigt werden können.

Wenn Kleinkrafträder mit Pedalen ausgestattet sind, dürfen diese als Fußrasten für den Fahrer angesehen werden.

Art. 29 - Akustische Warnvorrichtung

1. [Zweirädrige] Kleinkrafträder müssen entweder mit einer Klingel oder einer akustischen Warnvorrichtung ausgerüstet sein, die einen gleichmäßigen anhaltenden Ton erzeugt.

2. Motorräder [und Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern] müssen mit einer akustischen Warnvorrichtung ausgerüstet sein, die einen gleichmäßigen anhaltenden Ton erzeugt.

3. Die Anforderungen, denen die akustischen Warnvorrichtungen entsprechen müssen, werden von Uns bestimmt.

[4. Kleinkrafträder und Motorräder der lokalen und föderalen Polizei und vom Minister der Finanzen bestimmte erkennbare Kleinkrafträder und Motorräder der Zoll- und Akzisenverwaltung dürfen mit besonderen akustischen Warnvorrichtungen ausgestattet sein.

Der für den Straßenverkehr zuständige Minister kann ausnahmsweise erlauben, dass andere für einen öffentlichen Dienst bestimmte Fahrzeuge mit einer besonderen akustischen Warnvorrichtung ausgestattet werden.]

[Art. 29 Punkt 1 abgeändert durch Art. 21 Nr. 1 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); Punkt 2 abgeändert durch Art. 21 Nr. 2 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982); Punkt 4 eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 5. Februar 2009 (B.S. vom 23. Februar 2009)]

Art. 30 - [Rückspiegel]

§ 1 - Zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen, für die der Genehmigungsantrag nach dem 1. Januar 1975 und vor dem 1. Januar 1983 eingereicht worden ist, müssen mindestens mit einem Rückspiegel an der linken Fahrzeugseite ausgestattet sein.

Jeder Rückspiegel muss einstellbar sein und eine Spiegelfläche von mindestens 50 cm² haben.

Das Sichtfeld muss so beschaffen sein, dass der Fahrer mindestens einen ebenen und horizontalen Teil der Fahrbahn von 2,50 m Breite überblicken kann, der rechts durch eine zur senkrechten Längsmittlebene des Fahrzeugs parallele, durch den äußersten linken Punkt der Gesamtfahrzeugbreite verlaufende Ebene begrenzt ist und sich vom Horizont bis auf 10 m Entfernung hinter den Augenpunkten des Fahrers erstreckt.

§ 2 - 1. Zweirädrige Motorräder mit oder ohne Beiwagen, für die der Genehmigungsantrag nach dem 1. Januar 1983 eingereicht wird, müssen mit Rückspiegeln ausgerüstet sein, die genehmigt und angebaut sind gemäß den Bestimmungen der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 22. Juli 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Rückspiegel von Zweiradmotorfahrzeugen mit oder ohne Beiwagen und ihren Anbau an diese Fahrzeuge (80/780/EWG).

2. Jeder Antrag auf Erteilung der EWG-Bauartgenehmigung für Rückspiegel oder ihre Anbringung an zweirädrigen Fahrzeugen muss vom Hersteller oder seinem Beauftragten beim Ministerium des Verkehrswesens, Transportverwaltung, Direktion B1, Cantersteen 12, 1000 Brüssel eingereicht werden.

Dem Antrag müssen ein Beschreibungsbogen und eine detaillierte technische Beschreibung des zu genehmigenden Rückspiegels und dessen Anbaus am Fahrzeug beigefügt werden.

Für ein und denselben Rückspiegel- oder Fahrzeugtyp darf der Antrag auf Erteilung der Bauartgenehmigung 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 Bauartgenehmigung wird vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten erteilt oder verweigert, je nachdem, ob der Rückspiegeltyp oder sein Anbau am Fahrzeug mit besagter Richtlinie übereinstimmt oder nicht.

5. Jeder genehmigte Rückspiegel oder jedes mit genehmigten Rückspiegeln ausgestattete Fahrzeug muss mit dem Rückspiegeltyp, für den die Bauartgenehmigung erteilt worden ist, in Übereinstimmung bleiben.

Jede Änderung eines Rückspiegeltyps oder seines Anbaus am Fahrzeug, für die die in Punkt 4 erwähnte Bauartgenehmigung 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 eine neue Bauartgenehmigung erforderlich macht.

6. Auf Antrag des Ministers des Verkehrswesens oder seines Beauftragten ist der Hersteller verpflichtet, ihm im Hinblick auf Übereinstimmungsprüfungen oder -kontrollen die Rückspiegel oder Serienfahrzeuge, für deren Prototyp eine Bauartgenehmigung erteilt worden ist, zur Verfügung zu stellen.

7. Die Bauartgenehmigung, die für einen Rückspiegeltyp oder für den Anbau eines Rückspiegels an einem Fahrzeugtyp erteilt worden ist, kann vom Minister des Verkehrswesens oder von seinem Beauftragten entzogen werden, wenn dieser Rückspiegel oder der Anbau des Rückspiegels am Fahrzeug nicht mehr mit dem genehmigten Prototyp übereinstimmt.

8. Jede Verweigerung und jeder Entzug einer Bauartgenehmigung 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.

9. Rückspiegel, die gemäß der Richtlinie 71/127/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 1. März 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen, abgeändert durch die Richtlinie 79/795/EWG der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 20. Juli 1979, genehmigt worden sind, dürfen anstelle der Rückspiegel angebaut werden, die gemäß der Richtlinie 80/780/EWG des Rates vom 22. Juli 1980 genehmigt worden sind.

§ 3 - Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern müssen mit einem Innenrückspiegel und einem linken Außenrückspiegel ausgestattet sein, wenn sie für die Personenbeförderung bestimmt sind; oder mit zwei Außenrückspiegeln, einer an der linken und einer an der rechten Seite des Fahrzeugs, wenn sie für die Güterbeförderung bestimmt sind.

Diese Rückspiegel müssen gemäß der Richtlinie 71/127/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 1. März 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen, abgeändert durch die Richtlinie 79/795/EWG der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 20. Juli 1979, genehmigt werden.

Diese Bestimmung gilt für dreirädrige Fahrzeuge erst ab dem 1. Januar 1983.

§ 4 - Die Bestimmungen von § 2 des vorliegenden Artikels sind ab dem 1. Januar 1984 auf zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge anwendbar, für die der Genehmigungsantrag vor dem 1. Januar 1983 eingereicht worden ist.

§ 5 - Auf Anfrage des Herstellers oder seines Beauftragten finden die Vorschriften von § 2 des vorliegenden Artikels Anwendung auf Fahrzeuge, die den Vorschriften der Paragraphen 1 und 4 unterliegen, und ersetzen Letztere.]

[Art. 30 ersetzt durch Art. 22 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 31 - Sichtfeld des Fahrers

Der Fahrer von [Fahrzeugen mit mehr als zwei Rädern] muss freie Sicht nach vorne und zu den Seiten hin haben.

Der Fahrer [eines Fahrzeugs mit mehr als zwei Rädern], von denen sich zwei an der Vorderseite des Fahrzeugs befinden, muss von einem Punkt aus, der sich 80 cm über der Mitte seines Sitzes befindet, die Straße auf einer Entfernung von 10 m und mehr vor dem Fahrzeug beobachten können.

[Art. 31 Abs. 1 und 2 abgeändert durch Art. 23 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 32 - Scheiben

Ist ein [Fahrzeug mit mehr als zwei Rädern] mit Scheiben ausgestattet, müssen diese folgenden Anforderungen entsprechen:

a) die Windschutzscheibe(n) muss/müssen aus Verbundglas oder vorgespanntem Glas bestehen, vollkommen durchsichtig sein und bei Bruch nicht in scharfe Splitter zerfallen.

Die Objekte dürfen nicht verzeichnet erscheinen.

b) die Sichtfenster, die sich unmittelbar rechts und links neben dem Fahrer befinden, müssen aus langlebigem Material bestehen, vollkommen durchsichtig sein und bei Bruch nicht in scharfe Splitter zerfallen. Die eventuelle Verzeichnung von Objekten darf auf keinen Fall eine Behinderung für das Führen des Fahrzeugs darstellen. Bestehen Sichtfenster aus Glas, muss Letzteres Verbundglas oder vorgespanntes Glas sein.

c) Alle anderen Scheiben und sonstigen lichtdurchlässigen oder durchsichtigen Sichtfenster müssen aus langlebigem Material bestehen und dürfen bei Bruch nicht in scharfe Splitter zerfallen.

[Art. 32 einziger Absatz einleitende Bestimmung abgeändert durch Art. 23 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 33 - Scheibenwischer

Wenn ein [Fahrzeug mit mehr als zwei Rädern] mit einer Windschutzscheibe ausgestattet ist, muss es mit einem oder mehreren gut funktionierenden Scheibenwischern versehen sein, die gewährleisten, dass der Fahrer von seinem Sitz aus eine ausreichende Sicht hat.

Diese Scheibenwischer müssen ohne ständiges Eingreifen des Fahrers funktionieren können.

[Art. 33 Abs. 1 abgeändert durch Art. 23 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 34 - Scheibenwaschanlage

[Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern], die mit einer Windschutzscheibe ausgestattet sind, müssen mit einer Scheibenwaschanlage ausgerüstet sein.

[Art. 34 abgeändert durch Art. 23 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 35 - Heizung

1. Wenn ein [Fahrzeug mit mehr als zwei Rädern] und geschlossener Karosserie mit einer Heizungsanlage ausgerüstet ist, muss diese alle Sicherheitsgarantien bieten.

2. Eine Heizungsanlage, die durch direkte Wärmerückgewinnung vom Auspuffrohr funktioniert, ist nur für Fahrzeuge mit Dieselmotor zulässig.

3. Eine Heizungsanlage, die durch Wärmerückgewinnung vom Auspuffrohr funktioniert, ist für Fahrzeuge mit Benzinmotor nur unter der Bedingung zulässig, dass der Teil des Auspuffrohrs, der für die Heizung gebraucht wird, aus mindestens 2 mm dickem Stahlwänden gefertigt ist.

[Art. 35 Punkt 1 abgeändert durch Art. 23 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 35bis - Warndreieck

Bei jedem Fahrzeuge mit mehr als zwei Rädern muss sich ein Warndreieck befinden, mit dem auf ein liegengebliebenes Fahrzeug oder eine auf die öffentliche Straße gefallene Ladung aufmerksam gemacht werden kann.

Das Warndreieck muss den durch den Königlichen Erlass vom 3. Dezember 1976 über die Bedingungen für die Genehmigung von Warndreiecken für Kraftfahrzeuge festgelegten Vorschriften entsprechen.]

[Art. 35bis eingefügt durch Art. 24 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982)]

Art. 36 - [Überwachung

Zuständig für die Ermittlung der Verstöße gegen vorliegende allgemeine Regelung sind die in Artikel 3 des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung erwähnten Personen.

Bei der Ausführung ihrer Aufträge haben diese Personen 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. 36 ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 6. April 1995 (B.S. vom 28. April 1995)]

Art. 36bis - [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. 36bis eingefügt durch Art. 26 des K.E. vom 16. Dezember 1981 (B.S. vom 14. Januar 1982) und ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 6. April 1995 (B.S. vom 28. April 1995)]

Art. 37 - Aufhebungsbestimmungen

Der Königliche Erlass vom 13. August 1971 über die Geschwindigkeit der Kleinkrafträder und den Lärm von Kleinkrafträdern, Motorrädern und drei- und vierradrigen Fahrzeugen mit Motor wird aufgehoben.

Art. 38 - [Die Artikel 11 bis 15, 29, 30, 33, 34 und 38 des vorliegenden Erlasses treten am 1. Mai 1976 in Kraft.]

Die Bestimmungen der Artikel 1 bis 10, 16 bis 28, 31, 32, 35 bis 37 und 39 des vorliegenden Erlasses treten jedoch sofort in Kraft.

[Ab dem 1. Mai 2010 sind die Bestimmungen der Artikel 9.3 und 22.1 für jede Genehmigung, jeden Verkauf, jede Zulassung oder jede Inbetriebnahme eines neuen Typs eines zwei- oder dreiradrigen Motorfahrzeugs verbindlich.]

[Art. 38 Abs. 1 ersetzt durch Art. 7 des K.E. vom 27. April 1976 (B.S. vom 1. Mai 1976); Abs. 3 eingefügt durch Art. 7 des K.E. vom 20. April 2010 (B.S. vom 28. April 2010)]

Art. 39 - Unser Minister des Verkehrswesens ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.