

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2014/14295]

15 MAART 1968. — Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. — Duitse vertaling van wijzigingsbepalingen

De respectievelijk in bijlagen 1 tot 9 gevoegde teksten zijn de Duitse vertaling:

- van het koninklijk besluit van 17 december 2008 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 22 januari 2009);

- van het koninklijk besluit van 31 januari 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 23 februari 2009);

- van het koninklijk besluit van 17 maart 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 9 april 2009);

- van de artikelen 1 tot 7 van het koninklijk besluit van 14 april 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (I) (*Belgisch Staatsblad* van 28 april 2009);

- van de artikelen 1 tot 8 van het koninklijk besluit van 14 april 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (II) (*Belgisch Staatsblad* van 28 april 2009);

- van het koninklijk besluit van 28 april 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 13 mei 2009);

- van het koninklijk besluit van 20 mei 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 28 mei 2005);

- van het koninklijk besluit van 20 mei 2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 5 juni 2009);

- van het koninklijk besluit van 25 maart 2010 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 12 april 2010).

Deze vertalingen zijn opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2014/14295]

15 MARS 1968. — Arrêté royal portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. — Traduction allemande de dispositions modificatives

Les textes figurant respectivement aux annexes 1 à 9 constituent la traduction en langue allemande :

- de l'arrêté royal du 17 décembre 2008 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 22 janvier 2009);

- de l'arrêté royal du 31 janvier 2009 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 23 février 2009);

- de l'arrêté royal du 17 mars 2009 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 9 avril 2009);

- des articles 1 à 7 de l'arrêté royal du 14 avril 2009 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (I) (*Moniteur belge* du 28 avril 2009);

- des articles 1 à 8 de l'arrêté royal du 14 avril 2009 portant modification de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (II) (*Moniteur belge* du 28 avril 2009);

- de l'arrêté royal du 28 avril 2009 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 13 mai 2009);

- de l'arrêté royal du 20 mai 2009 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 28 mai 2005);

- de l'arrêté royal du 20 mai 2009 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 5 juin 2009);

- de l'arrêté royal du 25 mars 2010 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 12 avril 2010).

Ces traductions ont été établies par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C – 2014/14295]

5. MÄRZ 1968 — Königlicher Erlass zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör — Deutsche Übersetzung von Abänderungsbestimmungen

Die in den Anlagen 1 bis 9 aufgenommenen Texte sind die deutsche Übersetzung:

- des Königlichen Erlasses vom 17. Dezember 2008 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör,

- des Königlichen Erlasses vom 31. Januar 2009 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör,

- des Königlichen Erlasses vom 17. März 2009 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör,

- der Artikel 1 bis 7 des Königlichen Erlasses vom 14. April 2009 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör (I),

- der Artikel 1 bis 8 des Königlichen Erlasses vom 14. April 2009 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör (II),
- des Königlichen Erlasses vom 28. April 2009 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör,
- des Königlichen Erlasses vom 20. Mai 2009 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör (I),
- des Königlichen Erlasses vom 20. Mai 2009 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör (II),
- des Königlichen Erlasses vom 25. März 2010 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör.

Diese Übersetzungen sind von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmedy erstellt worden.

Anlage 1

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

17. DEZEMBER 2008 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, insbesondere des Artikels 1, abgeändert durch die Gesetze vom 18. Juli 1990, 5. April 1995, 4. August 1996 und 27. November 1996;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör;

Aufgrund der Stellungnahme des Beratungsausschusses Verwaltung Industrie vom 19. November 2007;

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

Aufgrund des Gutachtens Nr. 45.352/4 des Staatsrates vom 19. November 2008, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag des Premierministers und des Staatssekretärs für Mobilität

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

Artikel 1 - Artikel 32bis des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör, eingefügt durch den Königlichen Erlass vom 16. November 1984 und abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 13. September 1985, 21. Mai 1987, 22. Mai 1989, 9. April 1990, 23. September 1991, 10. April 1995, 15. Dezember 1998 und 17. März 2003, wird wie folgt abgeändert:

A. In Punkt 3.1.3.3 wird ein Absatz *c*) mit folgendem Wortlaut eingefügt:

“*c*) was den Abstand zwischen der Mitte des Kupplungsbolzens und dem Heck eines ausziehbaren Sattelanhängers bei Verwendung einer standardisierten stapelbaren Ladestruktur in Form eines 45-Fuß-Containers betrifft: 12,77 m.”

B. In Punkt 3.1.3.4 wird ein Absatz mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

“Wenn der Sattelanhänger den Bestimmungen von Punkt 3.1.3.3 Buchstaben *a*) und *b*) des vorliegenden Artikels entspricht, wird die maximale Länge auf 16,50 m erhöht. In diesem Fall darf - bei Verwendung einer standardisierten stapelbaren Ladestruktur in Form eines 45-Fuß-Containers mit einer maximalen Länge von 13,72 m und einer maximalen Breite von 2,55 m - dieser Container nicht mehr als 0,77 m über das Heck des Sattelanhängers hinausragen. Unter allen Umständen müssen die Vorschriften von Artikel 55 § 1 hinsichtlich der Hinterseite des Containers, die als hinteres Ende des Fahrzeugs angesehen wird, eingehalten werden.”

C. In Punkt 3.1.3.4 wird ein Absatz mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

“Wenn der Sattelanhänger den Bestimmungen von Punkt 3.1.3.3 Buchstaben *a*) und *c*) des vorliegenden Artikels entspricht und falls eine standardisierte stapelbare Ladestruktur in Form eines 45-Fuß-Containers mit einer maximalen Länge von 13,72 m und einer maximalen Breite von 2,55 m verwendet wird, wird die maximale Länge, einschließlich Container, auf 17,27 m erhöht. Das Fahrzeug bewegt sich ausschließlich im Rahmen des Inlandsverkehrs - mit Herkunft, Strecke und Bestimmungsort in Belgien - und zwar ab einem intermodalen Terminal oder hin zu einem intermodalen Terminal.”

Art. 2 - Vorliegender Erlass tritt zehn Tage nach seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Art. 3 - Der Premierminister und der für den Straßenverkehr zuständige Minister sind mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 17. Dezember 2008

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

§ 7 - 1. Die Fahrzeuge der Klassen N2 und N3, die ab dem 1. Januar 2000 im Verkehr sind und die über keine Typ- oder Einzelgenehmigung auf der Grundlage von Anlage 16bis verfügen, müssen spätestens am 31. März 2009 an der Fahrgastseite mit Weitwinkel- und Nahbereichsspiegeln ausgerüstet sein, die den durch Anlage 16bis festgelegten Anforderungen für Rückspiegel der Gruppe IV beziehungsweise der Gruppe V entsprechen.

2. Die Anforderungen von vorerwähntem Punkt 1 gelten als erfüllt, wenn die Fahrzeuge auf der Fahrgastseite mit Weitwinkel- und Nahbereichsspiegeln ausgerüstet sind, deren Sichtfelder zusammen nicht weniger als 95 % des gesamten Sichtfeldes auf Bodenhöhe eines in Anlage 16bis erwähnten Rückspiegels der Gruppe IV und nicht weniger als 85 % des Sichtfeldes auf Bodenhöhe eines in Anlage 16bis erwähnten Rückspiegels der Gruppe V abdecken.

3. Die oben in Punkt 1 erwähnten Fahrzeuge, die mangels verfügbarer und wirtschaftlich vertretbarer technischer Lösungen nicht mit Rückspiegeln gemäß den Bestimmungen der Punkte 1 und 2 ausgestattet werden können, dürfen mit zusätzlichen Rückspiegeln und/oder anderen Einrichtungen für indirekte Sicht ausgestattet werden, sofern diese Einrichtungen zusammen nicht weniger als 95 % des gesamten Sichtfeldes auf Bodenhöhe der in Anlage 16bis erwähnten Rückspiegel der Gruppe IV und nicht weniger als 85 % des Sichtfeldes auf Bodenhöhe der in Anlage 16bis erwähnten Rückspiegel der Gruppe V abdecken.

4. Die Übereinstimmung der Einrichtungen für indirekte Sicht mit den Bestimmungen der vorerwähnten Punkte 1, 2 und 3 wird von den Einrichtungen überprüft, die zugelassen sind in Anwendung des Königlichen Erlasses vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind."

Art. 5 - Anlage 16 zum selben Erlass wird durch die neue Anlage 16 zu vorliegendem Erlass ersetzt.

Art. 6 - Dem Königlichen Erlass vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör wird eine Anlage 16bis hinzugefügt, die der Anlage 2 der vorliegenden Erlasses entspricht.

Art. 7 - Der für den Straßenverkehr zuständige Minister ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Châteauneuf-de-Grasse, den 14. April 2009

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

H. VAN ROMPUY

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

—
Anlage 5

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[...]

14. APRIL 2009 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör,

Aufgrund der Stellungnahme des Beratungsausschusses Verwaltung Industrie vom 3. und 19. November 2008;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 11. September 2008;

Aufgrund des Einverständnisses des Staatssekretärs für Haushalt vom 20. Januar 2009;

Aufgrund des Gutachtens 45.813/4 des Staatsrates vom 9. Februar 2009, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag Unseres für den Straßenverkehr zuständigen Ministers

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

Artikel 1 - Vorliegender Erlass setzt die Richtlinie 2007/46/EG des Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge sowie die Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG um.

Art. 2 - Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör, wird wie folgt abgeändert:

1. In § 1 Punkt 1 werden folgende Wörter gestrichen:

- die Überschrift "a) Personenkraftwagen (M1)"
- der Buchstabe b "b) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung (M1)

SA Wohnmobile

SB Beschussgeschützte Fahrzeuge

SC Krankenwagen

SD Leichenwagen".

2. Paragraph 1 Punkt 1 in fine wird durch folgende Absätze ergänzt:

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

a) Fahrzeuge der Klasse I

CA Eindeckerbus

CB Doppeldeckerbus

CC Eindecker-Gelenkbus

CD Doppeldecker-Gelenkbus

CE Eindecker-Niederflurbus

CF Doppeldecker-Niederflurbus

CG Eindecker-Niederflur-Gelenkbus

CH Doppeldecker-Niederflur-Gelenkbus

b) Fahrzeuge der Klasse II

CI Eindeckerbus

CJ Doppeldeckerbus

CK Eindecker-Gelenkbus

CL Doppeldecker-Gelenkbus

CM Eindecker-Niederflurbus

CN Doppeldecker-Niederflurbus

CO Eindecker-Niederflur-Gelenkbus

CP Doppeldecker-Niederflur-Gelenkbus

c) Fahrzeuge der Klasse III

CQ Eindeckerbus

CR Doppeldeckerbus

CS Eindecker-Gelenkbus

CT Doppeldecker-Gelenkbus

d) Fahrzeuge der Klasse A

CU Eindeckerbus

CV Eindecker-Niederflurbus

e) Fahrzeuge der Klasse B

CW Eindeckerbus."

3. In § 1 Punkt 2 werden die Begriffsbestimmungen für "Klasse N", "Klasse N1", "Klasse N2" und "Klasse N3" jeweils durch folgende Begriffsbestimmungen ersetzt:

"Klasse N: für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern.

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

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

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

4. In § 1 Punkt 2 in fine werden folgende Absätze hinzugefügt:

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

BA Lastkraftwagen

BB Van

BC Sattelzugmaschine

BD Straßenzugmaschine

Ein als BB definiertes Fahrzeug mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3500 kg wird jedoch nicht als Fahrzeug der Klasse N angesehen, wenn:

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

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

M = Masse in fahrbereitem Zustand (in kg),

N = Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz.

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

Ein als BA, BB definiertes Fahrzeug mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 3500 kg und das für BC oder BD mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt, wird jedoch nicht als Fahrzeug der Klasse N angesehen, wenn:

- 1) die Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz

mehr als acht beträgt oder

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

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

M = Masse in fahrbereitem Zustand (in kg),

N = Zahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz.

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

5. In § 1 Punkt 3 werden folgende Absätze hinzugefügt:

"Fahrzeuge der Klasse O werden wie folgt kodifiziert:

DA Sattelanhänger

DB Deichselanhänger

DC Zentralachsanhänger."

6. In § 1 Punkt 4 - Geländefahrzeuge (Symbol G) wird Buchstabe *d*) hinzugefügt:

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

7. In § 1 in fine wird ein Punkt 5 "Klasse T" hinzugefügt:

"5 - Klasse T: Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern

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

- Klasse T1: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, einer Spurweite der dem Fahrer am nächsten liegenden Achse von mindestens 1150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 1000 mm,

- Klasse T2: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, einer Mindestspurweite von weniger als 1150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg, einer Bodenfreiheit bis 600 mm; wenn jedoch der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine über dem Boden und der mittleren Mindestspurweite der Achsen mehr als 0,90 beträgt, ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt,

- Klasse T3: Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und einer Leermasse in fahrbereitem Zustand bis 600 kg,

- Klasse T4: Zugmaschinen auf Rädern mit besonderer Zweckbestimmung mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h."

8. In § 1 in fine wird ein Punkt 6 "Klasse C" hinzugefügt:

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

9. In § 1 in fine wird ein Punkt 7 "Klasse R" hinzugefügt:

"7 - Klasse R: land- oder forstwirtschaftliche Anhänger

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

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

- Klasse R2: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 1500 kg und bis zu 3500 kg beträgt.

- Klasse R3: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3500 kg und bis zu 21000 kg beträgt.

- Klasse R4: Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 21000 kg beträgt.

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

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

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

10. In § 1 in fine wird ein Punkt 8 "Klasse S" hinzugefügt:

"8 - Klasse S: gezogene auswechselbare Geräte

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

- Klasse S1: gezogene auswechselbare Geräte, die für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft bestimmt sind, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 3500 kg beträgt.

- Klasse S2: gezogene auswechselbare Geräte, die für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft bestimmt sind, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse über 3500 kg beträgt.

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

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

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

11. In § 1 in fine wird ein Punkt 9 "Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung" hinzugefügt:

"9 - Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung:

SA Wohnmobile

SB Beschussgeschützte Fahrzeuge

SC Krankenwagen

SD Leichenwagen

SE Wohnanhänger

SF Mobilkrane

SG Sonstige Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung

SH Rollstuhlgerichte Fahrzeuge."

12. Paragraph 2 mit der Überschrift "Einteilung nach nationalen Fahrzeugklassen und sonstige Begriffsbestimmungen" wird durch folgenden Paragraphen ersetzt:

"§ 2 - Begriffsbestimmungen:

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

1. "Gemeinschaft": die Europäische Gemeinschaft.

2. "Mitgliedstaaten": die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft.

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

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

5. "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.

6. "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.

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

8. "Inhaber": die natürliche oder juristische Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist.

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

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

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

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

13. "Mehrstufen-Typgenehmigung": das Verfahren, nach dem ein oder mehrere Mitgliedstaaten bescheinigen, dass - je nach Fertigungsstand - ein Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.

14. "Mehrphasen-Typgenehmigung": das Fahrzeug-Genehmigungsverfahren, bei dem schrittweise für sämtliche zum Fahrzeug gehörigen Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten die EG-Typgenehmigungen erteilt werden, und das schließlich zur Genehmigung des vollständigen Fahrzeugs führt.

15. "Einphasen-Typgenehmigung": das Genehmigungsverfahren, bei dem das gesamte Fahrzeug in einem einzigen Vorgang genehmigt wird.
16. "gemischte Typgenehmigung": ein Mehrphasen-Typgenehmigungsverfahren, bei dem die Genehmigungen für ein System oder mehrere Systeme in der Schlussphase des Genehmigungsverfahrens für das gesamte Fahrzeug erteilt werden, ohne dass für diese Systeme ein Typgenehmigungsbogen ausgestellt werden muss.
17. "Typgenehmigungsbogen": das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für einen Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit eine Genehmigung erteilt wurde.
18. "Einzelgenehmigungsbogen": das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für ein Einzelfahrzeug eine Genehmigung erteilt wurde.
19. "Übereinstimmungsbescheinigung": das nach dem Muster in Anhang 31 vom Hersteller ausgestellte Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass ein Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Verordnungsakten entspricht.
20. "Prüfbescheinigung": das von der Prüfstelle demjenigen, der das Fahrzeug vorfährt, ausgestellte Dokument, auf dem die Ergebnisse der Kontrolle vermerkt sind.
21. "In-den-Verkehr-Bringen eines Fahrzeugs in Belgien": das Verfahren, durch das ein Fahrzeug mit einem belgischen Nummernschild in den Verkehr gebracht wird.
22. "technisches Datenblatt" das Dokument, das vom Hersteller oder seinem Beauftragten für die Fahrzeuge der Klassen N2, N3, O3 und O4 ausgestellt wird und die spezifischen technischen Daten des Fahrzeugs enthält.
23. "Kontrollvignette": der Aufkleber, auf dem die Geltungsdauer der Prüfbescheinigung für Nutzfahrzeuge vermerkt ist.
24. "Typ eines Fahrzeugs": Fahrzeuge einer bestimmten Fahrzeugklasse, die sich zumindest hinsichtlich der in Anlage 24 aufgeführten wesentlichen Merkmale nicht unterscheiden. Ein Fahrzeugtyp kann verschiedene Varianten und Versionen umfassen,
25. "Basisfahrzeug": ein Fahrzeug, das für die erste Stufe eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens verwendet wird.
26. "unvollständiges Fahrzeug": ein Fahrzeug, das mindestens einer weiteren Vervollständigungsstufe unterzogen werden muss, damit es den einschlägigen technischen Anforderungen des vorliegenden Erlasses entspricht.
27. "vervollständigtes Fahrzeug": ein Fahrzeug, das einem Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren unterzogen wurde und den einschlägigen technischen Anforderungen des vorliegenden Erlasses entspricht.
28. "vollständiges Fahrzeug" ein Fahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen des vorliegenden Erlasses zu erfüllen.
29. "Fahrzeug aus einer auslaufenden Serie": ein Fahrzeug aus dem Lagerbestand, das nicht zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden kann, weil neue technische Anforderungen in Kraft getreten sind, für die es nicht genehmigt wurde.
30. "System": eine den Anforderungen eines der Rechtsakte unterliegende Gesamtheit von Einrichtungen, die gemeinsam eine oder mehrere bestimmte Funktionen in einem Fahrzeug erfüllen.
31. "Bauteil": eine den Anforderungen eines Rechtsakts unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die unabhängig von einem Fahrzeug eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht.
32. "selbstständige technische Einheit": eine den Anforderungen eines Rechtsakts unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die gesondert, jedoch nur in Bezug auf einen oder mehrere bestimmte Fahrzeugtypen eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht.
33. "Originalteil oder -ausrüstung": ein Teil oder eine Ausrüstung, das/die nach den Spezifikationen und Produktionsnormen gefertigt wird, die der Fahrzeughersteller für die Fertigung von Teilen oder Ausrüstungen für den Bau des betreffenden Fahrzeugs vorschreibt. Hierzu gehören Teile oder Ausrüstungen, die auf derselben Fertigungsstraße gefertigt wurden wie die Teile oder Ausrüstungen für den Bau des Fahrzeugs. Bis zum Nachweis des Gegenteils ist davon auszugehen, dass Teile Originalteile sind, wenn der Hersteller bescheinigt, dass die Teile die gleiche Qualität aufweisen wie die für den Bau des betreffenden Fahrzeugs verwendeten Bauteile und nach den Spezifikationen und Produktionsnormen des Fahrzeugherstellers gefertigt wurden.
34. "Hersteller": die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist. Die Person oder Stelle muss nicht notwendigerweise an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, das beziehungsweise die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, unmittelbar beteiligt sein.
35. "Bevollmächtigter des Herstellers": eine in der Gemeinschaft niedergelassene natürliche oder juristische Person, die vom Hersteller ordnungsgemäß dazu bevollmächtigt wurde, ihn in den von vorliegendem Erlass geregelten Angelegenheiten bei der Genehmigungsbehörde zu vertreten und in seinem Namen zu handeln; in den Fällen, in denen der Begriff "Hersteller" verwendet wird, ist darunter entweder der Hersteller oder sein Bevollmächtigter zu verstehen.
36. "virtuelles Prüfverfahren": Computersimulationen einschließlich Berechnungen, mit denen nachgewiesen wird, dass ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit den technischen Anforderungen eines Rechtsakts entspricht. Im Rahmen eines virtuellen Verfahrens ist es nicht erforderlich, die Prüfung an einem physisch vorhandenen Fahrzeug, System oder Bauteil oder einer physisch vorhandenen selbstständigen technischen Einheit durchzuführen,
37. "Beschreibungsmappe": die vom Antragsteller eingereichte Gesamtdokumentation, die je nach beantragtem Genehmigungstyp die in Artikel 7 erwähnten Informationen enthält.
38. "Beschreibungsunterlagen": die Beschreibungsmappe zuzüglich der Prüfberichte und aller anderen Schriftstücke, die der Technische Dienst oder die Genehmigungsbehörde im Zuge der Ausübung ihrer Aufgaben der Beschreibungsmappe beigelegt haben.

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

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

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

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

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

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

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

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

46. "Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, mit Ausnahme von Wohnmobil, beschussgeschütztem Fahrzeug, Krankenwagen, Leichenwagen, rollstuhlgerechtem Fahrzeug": Fahrzeuge, die eine Funktion erfüllen sollen, für die der Aufbau beziehungsweise die Ausrüstung entsprechend angepasst werden muss. Die Kodierung dieser Fahrzeuge ist SG.

47. "Kombiwagen": jedes Fahrzeug der Klasse M1, das für die Personen- und Güterbeförderung ausgelegt und gebaut ist und bei Benutzung für den gewerblichen Personenverkehr höchstens acht Sitzplätze außer dem Fahrersitz umfassen darf.

48. "Kleinbus": jedes Fahrzeug der Klasse M1, das für die Personenbeförderung ausgelegt und gebaut ist, bei Benutzung für den gewerblichen Personenverkehr höchstens acht Sitzplätze außer dem Fahrersitz umfassen darf und mit einem ähnlichen Karosserietyp wie dem von Lieferwagen oder Linienbussen ausgerüstet ist.

49. "Kraftomnibus": ein Fahrzeug der Klasse M2 oder M3, das für die Beförderung von sitzenden oder stehenden Fahrgästen bestimmt und gebaut ist.

50. "Gelenkbus": ein Kraftomnibus, der sich aus mindestens zwei starren Teilfahrzeugen zusammensetzt, die durch ein Gelenk miteinander verbunden sind; die Fahrgasträume der starren Teilfahrzeuge sind miteinander verbunden, so dass sich die Fahrgäste zwischen den starren Teilfahrzeugen frei bewegen können; die starren Teilfahrzeuge sind dauerhaft miteinander verbunden, so dass sie nur mit Hilfe von Einrichtungen getrennt werden können, die in der Regel nur in einer Werkstatt vorhanden sind.

51. "Doppeldecker": bezeichnet einen Kraftomnibus, dessen Fahrgasträume zumindest teilweise auf zwei übereinanderliegenden Ebenen angeordnet sind, wobei die obere Ebene keine Stehplätze aufweist.

52. "Trolleybus": jeder mit einem Elektromotor ausgestattete Linienbus, der die zu seiner Fortbewegung notwendige Energie einer Oberleitung entnimmt. Die Tatsache, dass ein Trolleybus mit einem Hilfsmotor ausgerüstet sein kann, der es ermöglicht, die Aufnahme elektrischer Energie zu unterbrechen, ohne dass dabei die Bewegung des Fahrzeugs unterbrochen werden muss, ändert nichts an der Art des Fahrzeugs.

53. "dem gewerblichen Personenverkehr gleichgesetzter Gratisverkehr": der Verkehr, der in Artikel 2 Absatz 2 Nr. 1 und 2 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen und in Artikel 1 des Gesetzes vom 26. April 1962 über die gemeinschaftliche Beförderung der Schüler von Unterrichtsanstalten vorgesehen ist.

54. "Lieferwagen": ein Lastkraftwagen mit in den Aufbau integriertem Führerhaus.

55. "Lastkraftwagen": Motorfahrzeug der Klasse N1, N2 oder N3, das ausschließlich oder überwiegend für die Beförderung von Gütern bestimmt und gebaut ist.

Ein Lastkraftwagen kann auch einen Anhänger ziehen.

56. "Zugmaschine": ein Kraftfahrzeug der Klasse N1, N2 oder N3, das ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Sattelanhängern und Anhängern bestimmt und gebaut ist.

57. Straßenzugmaschine bezeichnet eine Zugmaschine, die ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Anhängern mit Ausnahme von Sattelanhängern bestimmt und gebaut ist. Straßenzugmaschinen können eine Ladefläche aufweisen.

58. "Sattelzugmaschine": eine Zugmaschine, die ausschließlich oder überwiegend zum Ziehen von Sattelanhängern bestimmt und gebaut ist.

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

60. "Land- oder forstwirtschaftlicher Anhänger": Fahrzeug, das im Wesentlichen zur Beförderung von Lasten und zur Ankupplung an eine Zugmaschine beim Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmt ist; dazu gehören auch Anhänger, deren Ladung teilweise vom Zugfahrzeug getragen wird; unter den Begriff "land- oder forstwirtschaftlicher Anhänger" fallen auch Fahrzeuge, die an eine Zugmaschine angekuppelt werden und dauerhaft mit einem Gerät ausgerüstet sind, wenn das Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse dieses Fahrzeugs 3,0 oder mehr beträgt und wenn das Fahrzeug nicht dafür ausgelegt ist, Materialien zu behandeln.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

75. "langsames Fahrzeug":

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ein an einen Dolly angekuppelter Sattelanhänger gilt als Deichselanhänger.

86. "Zentralachsenanhänger": jeder Anhänger mit starrer Deichsel, dessen Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des (gleichmäßig beladenen) Fahrzeugs so angeordnet ist (sind), dass nur eine geringfügige statische Stützlast, die 10 % der größten Masse des Anhängers beziehungsweise eine Last von 1 000 daN nicht übersteigt (es gilt der jeweils niedrigere Wert), auf das Zugfahrzeug übertragen wird.

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

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

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

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

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

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

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

Die Bedienungsvorrichtung ist der Teil, der unmittelbar vom Führer betätigt wird, um die zur Bremsung oder Steuerung erforderliche Energie auf die Übertragungseinrichtung aufzubringen. Diese Energie kann die Muskelkraft des Führers oder eine andere vom Führer gesteuerte Energiequelle oder gegebenenfalls die kinetische Energie eines Anhängers oder eine Kombination dieser verschiedenen Energiearten sein.

Die Übertragungseinrichtung ist die Gesamtheit der Teile, die zwischen der Bedienungsvorrichtung und der Bremse angeordnet sind und diese rationell miteinander verbinden. Die Übertragungseinrichtung kann mechanisch, hydraulisch, pneumatisch, elektrisch oder gemischt sein. Wird die Bremsung durch eine Energiequelle erreicht, die unabhängig vom Führer, aber von ihm gesteuert ist, so ist der Energievorratsbehälter ein Teil der Übertragungseinrichtung.

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

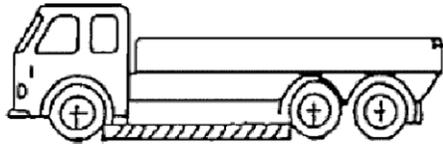
94. "Luftfederung": jedes Federungssystem, bei dem die Federungswirkung zu mindestens 75 % durch pneumatische Vorrichtungen erzeugt wird.

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

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

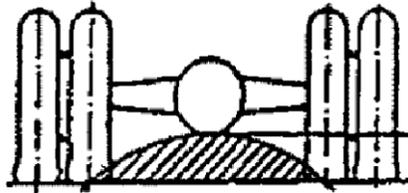
97. "Verankerungspunkt": der Teil der Struktur, der Apparatur oder des Zubehörs eines Fahrzeugs oder einer Ladung, an dem eine Stauvorrichtung befestigt wird.

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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

O.2 (ungebremster Anhänger)

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

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

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

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

Code: e-DIV: N.i für die Achse i

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

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

- entweder von der Fahrbahn abgehoben beziehungsweise zur Fahrbahn abgesenkt,

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

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

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

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

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

Code: e-DIV: zugelassen: F3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

S.2 (Anzahl Stehplätze, soweit vorhanden).

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

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

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

Art. 3 - Artikel 2 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör, wird wie folgt abgeändert:

1. In § 2 Nr. 1 werden die Wörter "10 § 4 Nr. 3" durch die Wörter "10 § 2 Nrn. 9 und 10" ersetzt.

2. In § 2 Nr. 2 werden die Wörter "Artikel 3 bis 9, 10 § 1, § 2, § 3 und § 4 Nr. 3, 11 bis 15, 16 § 1" durch die Wörter "Artikel 3 bis 16ter" ersetzt.

3. In § 2 Nr. 3 werden die Wörter "3, 16 § 1 Absatz 1" durch die Wörter "3 § 1, 10 § 4.1" ersetzt.

4. In § 2 Nr. 4 werden die Wörter "3, 16" durch die Wörter "3 § 1, 10 § 4" ersetzt.

5. In § 2 Nr. 6 werden die Wörter "16 § 1 Absatz 1 und § 2" durch die Wörter "10 § 4" ersetzt.

6. In § 2 Nr. 7 Absatz 2 werden die Wörter "16 § 1 Absatz 1" durch die Wörter "10 § 4 Nr. 1" ersetzt.

7. In § 2 Nr. 9 werden die Wörter "10 § 4 Nr. 3bis und Nr. 4, 13 § 6, 14 § 2, 16 § 3" durch die Wörter "3bis, 10 § 2.8, 10 § 2.11" ersetzt.

8. In § 2 Nr. 10 werden die Wörter "10 § 4 Nr. 3bis und Nr. 4, 13 § 6, 14 § 2, 16 § 3" durch die Wörter "3bis, 10 § 2.8, 10 § 2.11" ersetzt.

9. In § 2 Nr. 11 werden die Wörter "10 § 4 Nr. 3" durch die Wörter "3bis, 10 § 2.8, 10 § 2.9, 10 § 2.10" ersetzt.

Art. 4 - Kapitel II - *Genehmigung* des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör, das die Artikel 3 bis 16 umfasst, wird gestrichen und wie folgt ersetzt:

"KAPITEL II — *Genehmigung*

Artikel 3 - Anwendungsbereich

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

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

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

Dieses Kapitel gilt auch für die Einzelgenehmigung derartiger Fahrzeuge.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 5 - Die Genehmigung wird von der Genehmigungsbehörde erteilt oder verweigert, je nachdem, ob der Fahrzeug- oder Fahrzeugbestandteiltyp den technischen Vorschriften entspricht, die im vorliegenden Erlass oder in der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 angeführt sind.

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

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

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

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

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

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

Artikel 4 - Verfahren für die Übereinstimmungskontrolle

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

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

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

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

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

§ 2 - Anfangsbewertung

1. Vor Erteilung einer Genehmigung prüft die zuständige Behörde, ob die notwendigen Maßnahmen getroffen wurden und Verfahren vorhanden sind, um eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung der hergestellten Bauteile, Systeme, selbstständigen technischen Einheiten oder Fahrzeuge mit dem genehmigten Typ sicherzustellen.

2. Die Genehmigungsbehörde überprüft beim Hersteller oder seinem Beauftragten, ob die in § 2 Absatz 1 erwähnte Anforderung erfüllt ist.

3. Die eigentliche Anfangsbewertung und/oder Überprüfung wird von der Genehmigungsbehörde durchgeführt, die die Genehmigung erteilt, oder von einer benannten Stelle im Auftrag der Genehmigungsbehörden.

4. Bei der Festlegung des Umfangs der durchzuführenden Anfangsbewertung kann die Genehmigungsbehörde die verfügbaren Informationen berücksichtigen in Bezug auf:

- die Zertifizierung des Herstellers, die nicht berücksichtigt oder anerkannt wurde,

- bei der Genehmigung eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit: die vom (von den) Fahrzeughersteller(n) in den Betriebsstätten des Herstellers des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit durchgeführten Bewertungen des Qualitätsmanagementsystems nach einer oder mehreren Spezifikationen des Industriesektors, die den Anforderungen der harmonisierten Norm EN ISO 9002-1994 oder EN ISO 9001-2000 entsprechen, mit eventuellem Ausschluss der Anforderungen in Bezug auf die Entwicklung und Konstruktion in Abschnitt 7.3, der die "Kundenzufriedenheit und die kontinuierliche Verbesserung" betrifft.

5. Die eigentliche Anfangsbewertung und/oder Überprüfung kann auch von den EG-Typgenehmigungsbehörden eines anderen Mitgliedstaats oder der von den EG-Typgenehmigungsbehörden dafür benannten Stelle durchgeführt werden, die eine Übereinstimmungsbescheinigung ausstellt, in der die Bereiche und Produktionsanlagen angegeben sind, die für die zu genehmigenden Produkte von Bedeutung sind, sowie die Richtlinie oder die Verordnung, nach der diese Produkte genehmigt werden sollen, das heißt die relevante Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung, wenn es sich bei dem zu genehmigenden Produkt um ein System, ein Bauteil oder eine technische Einheit handelt, und die Richtlinie bei einem vollständigen Fahrzeug.

6. Auf Antrag der EG-Typgenehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats, die die EG-Typgenehmigung erteilt, übermittelt die EG-Typgenehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats unverzüglich die Übereinstimmungserklärung oder teilt mit, dass sie nicht in der Lage ist, eine solche Erklärung auszustellen.

7. In der Übereinstimmungserklärung sollten mindestens aufgeführt werden:

Unternehmensgruppe oder Unternehmen,

Besondere Organisation,

Betriebe/Standorte,

Fahrzeug-/Bauteilbereich,

Bewertete Bereiche,

Geprüfte Unterlagen,

Bewertung.

8. Die Genehmigungsbehörde erkennt auch die ordnungsgemäße Zertifizierung des Herstellers nach der harmonisierten Norm EN ISO 9002-1994 (in deren Geltungsbereich die Produktionsstandorte und die zu genehmigenden Produkte fallen) oder EN ISO 9001-2000, mit eventuellem Ausschluss der Anforderungen in Bezug auf die Entwicklung und Konstruktion in Abschnitt 7.3 "Kundenzufriedenheit und kontinuierliche Verbesserung", oder nach einer gleichwertigen harmonisierten Norm als Erfüllung der Anforderungen der Anfangsbewertung an.

9. Der Hersteller liefert detaillierte Angaben über die Zertifizierung und sorgt dafür, dass die Genehmigungsbehörde über jede Änderung der Geltungsdauer oder des Geltungsbereichs unterrichtet wird.

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

§ 3 - Vorkehrungen für die Übereinstimmung

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

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

3. Der Inhaber einer Genehmigung muss insbesondere:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4 - Fortlaufende Überprüfung

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4bis - Kosten

1. Die Genehmigungskosten und die Ausstellung jedes diesbezüglichen Dokuments gehen zu Lasten des Antragstellers und richten sich nach einer von dem für den Straßenverkehr zuständigen Minister erstellten Kostentabelle.

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

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

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

Art. 4^{ter} - Untersuchung des Prototyps

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

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

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

Artikel 5 - Einreichung des Genehmigungsantrags

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

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

§ 2 - Zur Einreichung der Genehmigungsanträge ermächtigte Personen

1. Zur Einreichung der Genehmigungsanträge sind allein ermächtigt:

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

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

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

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

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

1. die Bescheinigung des Herstellers, auf der für jedes Fahrzeug oder jeden Anhänger, für die eine Genehmigung erforderlich ist, Folgendes angegeben wird:

- die technisch zulässige Gesamtmasse (M),
- die technisch zulässige Achslast (m),
- die technisch zulässige Achslast einer Achsgruppe (μ),
- die technisch zulässige Stützlast am Kupplungspunkt eines Sattelanhängers oder Zentralachsanhängers.

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

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

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

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

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

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

3. der Nachweis ausreichender Garantien.

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

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

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

Artikel 6 - Verantwortung der Hersteller

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

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

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

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

Artikel 7 - Durchführung der Typgenehmigungsverfahren

§ 1 - Verfahren für die Erteilung der Typgenehmigung für Fahrzeuge

1. Der Hersteller kann zwischen folgenden Verfahren wählen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag einzureichen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- die Versuche und Prüfungen zu veranlassen, die nach jedem der einschlägigen Rechtsakte erforderlich sind;
- zu überprüfen, ob das Fahrzeug mit den Merkmalen in der Fahrzeug-Beschreibungsmappe übereinstimmt und ob es die technischen Anforderungen jedes der einschlägigen Rechtsakte erfüllt;
- falls erforderlich Überprüfungen des Anbaus beziehungsweise Einbaus selbstständiger technischer Einheiten durchzuführen oder durchführen zu lassen;
- zu überprüfen oder überprüfen zu lassen, ob erforderlichenfalls Windschutzscheibentrostungsanlagen und Windschutzscheibentrocknungsanlagen, Scheibenwischenanlagen und Scheibenwaschanlagen vorhanden sind.

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

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

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

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

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

§ 3 - Spezifische Bestimmungen für Fahrzeuge

1. Die Genehmigungsbehörde erteilt eine Genehmigung für:

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

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

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

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

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

Die in § 6 beschriebenen Verfahren finden Anwendung.

3. Für jeden Fahrzeugtyp hat die Genehmigungsbehörde

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 5 - Für die Typgenehmigung erforderliche Prüfungen

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

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

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

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

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

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

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

§ 6 - Verfahren für die Mehrstufen-Typgenehmigung

1. Allgemeines

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

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

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

2. Verfahren

Die Typgenehmigungsbehörde hat die Aufgabe

a) festzustellen, dass alle Typgenehmigungsbögen gemäß den für die Typgenehmigung von Fahrzeugen geltenden Rechtsakten den Fahrzeugtyp in seinem Fertigungsstand erfassen und den vorgeschriebenen Anforderungen entsprechen;

b) sich zu vergewissern, dass alle dem Fertigungsstand des Fahrzeugs entsprechenden Angaben in der Beschreibungsmappe enthalten sind;

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

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

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

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

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

4. Kennzeichnung des Fahrzeugs

4.1. Fahrzeug-Identifizierungsnummer

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

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

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

4.2. Zusätzliches Schild des Herstellers

Jeder Hersteller einer zweiten oder nachfolgenden Fertigungsstufe bringt an den Fahrzeugen zusätzlich zu dem in der Richtlinie 76/114/EWG vorgeschriebenen Fabrikschild ein weiteres Schild nach dem im Anhang zu Anlage 39 dieses Erlasses gezeigten Muster an. Dieses Schild ist an einer gut sichtbaren und leicht zugänglichen Stelle fest an einem Teil anzubringen, das normalerweise im Laufe der Verwendung des Fahrzeugs nicht ersetzt zu werden braucht. Das Schild muss gut lesbar sein und dauerhaft die folgenden Angaben in der nachstehenden Reihenfolge enthalten:

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

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

Artikel 8 - Änderung einer Genehmigung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) weitere Kontrollen oder neue Prüfungen erforderlich sind;

b) Angaben im Typgenehmigungsbogen, außer in den zugehörigen Anlagen, geändert wurden;

c) neue Anforderungen aufgrund der Rechtsakte, die für das genehmigte System oder Bauteil oder die genehmigte selbstständige technische Einheit gelten, in Kraft treten.

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

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

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

§ 4 - Herausgabe und Bekanntgabe von Änderungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 9 - Gültigkeit einer Typgenehmigung

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

a) wenn neue Anforderungen eines für das genehmigte Fahrzeug geltenden Rechtsakts für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge verbindlich werden und eine entsprechende Aktualisierung der Genehmigung nicht möglich ist,

b) wenn die Produktion des genehmigten Fahrzeugs freiwillig endgültig eingestellt wird,

c) wenn die Gültigkeitsdauer der Genehmigung aufgrund einer besonderen Beschränkung befristet ist.

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

§ 3 - Wird die Produktion eines bestimmten Fahrzeugtyps endgültig eingestellt, muss der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung für dieses Fahrzeug erteilt hat, davon in Kenntnis setzen. Erhält eine Genehmigungsbehörde eine solche Mitteilung, so unterrichtet sie die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten innerhalb von zwanzig Arbeitstagen entsprechend.

Die in Artikel 14 § 2 vorgesehenen Bestimmungen in Bezug auf Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie sind nur anwendbar, wenn die Produktion aufgrund von § 1 Buchstabe a) des vorliegenden Artikels eingestellt wurde.

§ 4 - Unbeschadet von Paragraph 3 setzt der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, davon in Kenntnis, wenn eine Typgenehmigung für Fahrzeuge ungültig wird.

Die Genehmigungsbehörde teilt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten ohne Verzögerung alle sachdienlichen Angaben mit, damit gegebenenfalls die in Artikel 14 § 2 vorgesehenen Bestimmungen in Bezug auf Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie angewandt werden können. Diese Mitteilung enthält insbesondere das Herstellungsdatum und die Fahrzeug-Identifizierungsnummer des letzten hergestellten Fahrzeugs.

Artikel 10 - Genehmigungsbogen, Übereinstimmungsbescheinigung und Kennzeichnung

§ 1 - Genehmigungsbogen

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

Der Genehmigungsbogen darf keine rückwirkende Kraft haben.

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

§ 2 - Übereinstimmungsbescheinigung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) stets im Fahrzeug, auf das die Bescheinigung/der Nachweis sich bezieht, mitgeführt werden, auch wenn der Halter wechselt,

b) anlässlich der technischen Kontrolle auf Verlangen des Personals der von dem für den Straßenverkehr zuständigen Minister zugelassenen Kraftfahrzeugüberwachungseinrichtung vorgezeigt werden.

§ 3 - EG-Typgenehmigungszeichen

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

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

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

§ 4 - Kennzeichnung der Fahrzeuge

1. Fahrgestellnummer

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

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

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

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

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

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

Die Anbringungsstelle der Fahrgestellnummer wird von der Genehmigungsbehörde gebilligt.

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

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

2. Identifikationsschild

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

entweder 1.:

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

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

oder 2.: folgende Angaben in nachstehender Reihenfolge:

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

Die Achsen müssen in derselben Reihenfolge nummeriert werden.

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

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

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

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

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

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

Alle betreffenden Anfragen müssen an den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen - Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit - Dienst Fahrzeuge, dessen Büros im City Atrium, rue du Progrès 56 in 1210 Brüssel liegen, gerichtet werden.

Auf diesem Schild wird Folgendes angegeben:

1. wenn es sich um einen Anhänger handelt, der von einem Landwirt oder für Rechnung eines Landwirts gebaut worden ist:

- die Angabe: landwirtschaftlicher Anhänger handwerklicher Kategorie,
- die Nummer des Genehmigungsbogens,
- die Fahrgestellnummer.

2. wenn es sich um einen Anhänger handelt, der als einmaliges Fahrzeug von einem anerkannten Hersteller gebaut worden ist:

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

Artikel 11 - Ausnahmen für neue Techniken oder Konzepte

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

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

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

Artikel 12 - Kleinserienfahrzeuge

§ 1 - EG-Kleinserien-Typgenehmigung

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

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

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

§ 2 - Nationale Kleinserien-Typgenehmigung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 13 - Einzelgenehmigungen

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

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

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

In Anlage 26 sind die Mindestbedingungen festgelegt, denen die Fahrzeuge genügen müssen, für die eine Einzelgenehmigung erteilt wird. Die Genehmigungsbehörde kann innerhalb der in Absatz 1 festgelegten Grenzen und durch eine mit Gründen versehene Entscheidung beschließen, bestimmte Anforderungen aus Anlage 26 Teil IV hinzuzufügen oder zu streichen.

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

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

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

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

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

Ein Einzelgenehmigungsbogen muss die Identifizierungsnummer des betreffenden Fahrzeugs tragen.

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 14 - Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme

§ 1 - Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme von Fahrzeugen

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

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

2. Die Lieferung eines Fahrzeugs der Klassen M, N, O, T, C, R und S, das nicht vollständig mit dem Genehmigungsbogen übereinstimmt, ist verboten, es sei denn, vor der Lieferung ist zwischen den Parteien schriftlich vereinbart worden, dass besagtes Fahrzeug nicht zur Benutzung auf der öffentlichen Straße bestimmt ist.

3. Das In-den-Verkehr-Bringen auf öffentlicher Straße eines Fahrzeugs der Klassen M, N, O, T, C, R und S, das nicht vollständig mit dem Genehmigungsbogen übereinstimmt, ist verboten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Die Anwendung von Punkt 1 ist bei vollständigen Fahrzeugen auf einen Zeitraum von 12, bei vervollständigten Fahrzeugen auf einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Tag des Ablaufs der Gültigkeit der EG-Typgenehmigung begrenzt.

3. Ein Hersteller, der die Bestimmungen von Punkt 1 in Belgien in Anspruch nehmen will, muss dies bei der Genehmigungsbehörde beantragen. In dem Antrag ist darzulegen, aus welchen technischen oder wirtschaftlichen Gründen die Fahrzeuge den neuen technischen Anforderungen nicht entsprechen können.

Die Genehmigungsbehörde entscheidet innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags, ob und für welche Stückzahl sie die Zulassung dieser Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet gestattet.

Die maximale Anzahl vollständiger oder unvollständiger Fahrzeuge eines oder mehrerer Typen, die durch das Verfahren "auslaufende Serie" zugelassen werden kann, beträgt, was Klasse M1 betrifft, nicht mehr als 10 % und, was alle anderen Klassen betrifft, nicht mehr als 30 % aller betroffenen Fahrzeugtypen, die im vorangegangenen Jahr in den Verkehr gebracht worden sind. Wenn diese 10 % und 30 % einer Anzahl von weniger als hundert Fahrzeugen entsprechen, ist das In-den-Verkehr-Bringen von höchstens hundert Fahrzeugen erlaubt.

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

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

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

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

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

Artikel 15 - Schutzklauseln

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

Ist die Genehmigungsbehörde der Meinung, dass neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten ein erhebliches Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährden, obwohl sie den für sie geltenden Anforderungen entsprechen oder ordnungsgemäß gekennzeichnet sind, so kann die Zulassung, die Erlaubnis zum Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten für eine Dauer von höchstens sechs Monaten untersagt werden.

In einem solchen Fall unterrichtet die Genehmigungsbehörde unverzüglich den Hersteller, die anderen Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung und teilt insbesondere mit, ob die Entscheidung auf Folgendes zurückzuführen ist:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ist die Genehmigungsbehörde unter Berücksichtigung des Prüfberichts und weiterer Nachweise zu der Überzeugung gelangt, dass die betreffenden Teile oder Ausrüstungen den in Punkt 4 genannten Anforderungen entsprechen, so stellt sie dem Hersteller eine Bescheinigung aus. Mit der Bescheinigung werden der Verkauf der Teile oder Ausrüstungen, das Anbieten der Teile oder Ausrüstungen zum Verkauf oder die Ausstattung von Fahrzeugen mit diesen Teilen oder Ausrüstungen vorbehaltlich des Punkts 8 Absatz 2 in Belgien erlaubt.

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

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

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

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

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

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

§ 4 - Rückruf von Fahrzeugen

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

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

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

Die Genehmigungsbehörde unterrichtet daraufhin den Hersteller. Betrachtet die Genehmigungsbehörde, die die EG-Typgenehmigung erteilt hat, ihrerseits die Maßnahmen des Herstellers als unbefriedigend, so ergreift sie alle erforderlichen Schutzmaßnahmen bis hin zum Entzug der EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge, wenn der Hersteller keine wirksamen Abhilfemaßnahmen vorschlägt und durchführt. Im Falle des Entzugs der EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge unterrichtet die betreffende Genehmigungsbehörde innerhalb von zwanzig Arbeitstagen per Einschreiben oder mit gleichwertigen elektronischen Mitteln den Hersteller, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission.

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

Artikel 16 - Mitteilung technischer Informationen

§ 1 - Für Nutzer bestimmte Informationen

1. Der Hersteller darf technische Informationen in Bezug auf Angaben, die im vorliegenden Kapitel oder in den in Anlage 26 aufgeführten Rechtsakten vorgesehen sind und von den Angaben abweichen, die von der Genehmigungsbehörde genehmigt worden sind, nicht mitteilen.

2. Wenn ein Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht, stellt der Hersteller den Nutzern alle relevanten Informationen und erforderlichen Anweisungen zur Verfügung, aus denen alle für ein Fahrzeug, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit geltenden besonderen Nutzungsbedingungen oder Nutzungseinschränkungen zu ersehen sind.

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

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

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

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

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

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

Art. 16bis - Bekanntgabe von Entscheidungen und Rechtsbehelfe

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

Artikel 16ter - Technische Dienste

§ 1 - Zulassung von Technischen Diensten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 2 - Bewertung der Fähigkeiten der Technischen Dienste

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

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

Der Bewertungsbericht wird nach höchstens drei Jahren überprüft.

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

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

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

§ 3 - Zulassungsverfahren

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

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

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

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

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

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

4. Der für den Straßenverkehr zuständige Minister erteilt jedem zugelassenen Technischen Dienst eine Zulassungsnummer.

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

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

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

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

§ 4 - Erneuerung der Zulassung

Die Zulassung kann erneuert werden.

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

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

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

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

§ 5 - Ausdehnung der Zulassung

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

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

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

§ 6 - Verzicht auf die Zulassung

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

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

§ 7 - Zulassungsentzug

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

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

§ 8 - Zulassungskosten

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

Übergangsbestimmungen

Art. 5 - 1. Was die Genehmigung für die Fahrzeuge der Klasse M1 und die vollständigen und unvollständigen Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 sowie die Genehmigung von neuen Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten betrifft, tritt vorliegender Erlass am 29. April 2009 in Kraft.

2. Was die Genehmigung für die vervollständigten Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3 betrifft, tritt vorliegender Erlass am 29. April 2010 in Kraft.

3. Was die Genehmigung für die vollständigen und unvollständigen Fahrzeuge der Klassen N1, N2, N3, O1, O2, O3 und O4 betrifft, tritt vorliegender Erlass am 29. Oktober 2010 in Kraft.

4. Was die Genehmigung für Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung der Klasse M1 betrifft, tritt vorliegender Erlass am 29. April 2011 in Kraft.

5. Was die Genehmigung für die vervollständigten Fahrzeuge der Klassen N1, O1, O2, O3 und O4 betrifft, tritt vorliegender Erlass am 29. Oktober 2011 in Kraft.

6. Was die Genehmigung für Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen N1, N2, N3, M2, M3, O1, O2, O3 und O4 betrifft, tritt vorliegender Erlass am 29. Oktober 2012 in Kraft.

7. Auf Antrag des Herstellers kann die Genehmigungsbehörde anderen als den in Absatz 1 erwähnten neuen Fahrzeugtypen ab dem 29. April 2009 die EG-Genehmigung gemäß vorliegendem Erlass erteilen.

8. Auf Antrag des Herstellers erteilt die Genehmigungsbehörde weiterhin nationale Typgenehmigungen anstelle der EG-Fahrzeugtypgenehmigung für Fahrzeuge der Klassen M2 und M3, unter der Bedingung, dass diese Fahrzeuge, ihre Systeme, Bestandteile und selbständigen technischen Einheiten gemäß den in Anlage 28 Teil I aufgezählten Rechtsakten typgenehmigt wurden, und zwar spätestens bis zum 29. April 2010, was vollständige und unvollständige Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 betrifft, und spätestens bis zum 29. April 2011, was die vervollständigten Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 betrifft.

9. Durch das Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses wird keine EG-Typgenehmigung für nichtig erklärt, die für die Fahrzeuge der Klasse M1, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten vor dem 29. April 2009 erteilt worden ist, und steht der Ausdehnung dieser Genehmigungen nichts im Wege.

10. Die Genehmigungsbehörde erteilt weiterhin nationale Genehmigungen bis die in vorliegendem Artikel vorgesehenen Übergangsperioden ablaufen, unter der Bedingung, dass diese Genehmigungen sich auf die harmonisierten technischen Anforderungen der Richtlinie stützen.

11. Bis zu den folgenden Daten findet Artikel 14 § 1 Absatz 1 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968, wie abgeändert durch den vorliegenden Erlass, keine Anwendung auf neue Fahrzeuge, für die vor Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses für die betreffenden Klassen eine nationale Genehmigung erteilt worden ist oder für die es keine Genehmigung gegeben hat:

- Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klasse M1: 29. April 2012,
- unvollständige und vollständige Fahrzeuge der Klasse N1: 29. Oktober 2011,
- vervollständigte Fahrzeuge der Klasse N1: 29. April 2013,
- unvollständige und vollständige Fahrzeuge der Klassen N2, N3, O1, O2, O3 und O4: 29. Oktober 2012,
- unvollständige und vollständige Fahrzeuge der Klassen M2 und M3: 29. Oktober 2010,
- Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen N1, N2, N3, M2, M3, O1, O2, O3 und O4: 29. Oktober 2014,
- vervollständigte Fahrzeuge der Klassen N2 und N3: 29. Oktober 2014,
- vervollständigte Fahrzeuge der Klassen M2 und M3: 29. Oktober 2011,
- vervollständigte Fahrzeuge der Klassen O1, O2, O3 und O4: 29. Oktober 2013.

12. Ab dem 29. April 2009 sind in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften die Verweise auf die Richtlinie 70/156/EWG, was die technischen Normen betrifft, die auf Kraftfahrzeuge, Anhänger, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten anwendbar sind, als Verweise auf die Richtlinie 2007/46/EG zu verstehen.

13. Artikel 3bis über die Genehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen tritt am 29. April 2009 in Kraft.

14. Vorliegender Erlass tritt spätestens am 29. Oktober 2014 in Kraft.

Anlagen

Art. 6 - Nach Artikel 78 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 wird ein Artikel 78bis mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Der für den Straßenverkehr zuständige Minister ist dazu ermächtigt, die Anlagen anzupassen, um sie mit den Europäischen Richtlinien technischer Art in Übereinstimmung zu bringen.“

Anlagen

Art. 7 - Im Anschluss an die Anlagen zum Königlichen Erlass vom 15. März 1968 werden die dem vorliegenden Erlass beigefügten Anlagen hinzugefügt.

Art. 8 - Der für den Straßenverkehr zuständige Minister ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Châteauneuf-de-Grasse, den 14. April 2009

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister
H. VAN ROMPUY

Der Staatssekretär für Mobilität
E. SCHOUPPE