

Aufgrund des Gutachtens des Beratungsausschusses «Verwaltung-Industrie» vom 7. Mai 2010;  
 Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;  
 Aufgrund des Gutachtens des Staatsrats Nr. 47.931/4 vom 24. März 2010 gemäß Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag Unseres Premierministers und Unseres Staatssekretärs für Mobilität,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

**Artikel 1** - In Artikel 2 § 2 Nr. 7 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 werden folgende Änderungen vorgenommen:

1° In Absatz 1 wird die Wortfolge «für die eine vom Inhaber ausgefüllte Erklärung vorhanden ist, deren Muster vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört, oder von seinem Beauftragten festgelegt wird» ersetzt durch: «mit einem Kennzeichen zugelassen wurden, dessen Buchstabengruppe mit «O» beginnt.»

2° Absatz 1 wird mit folgendem Satz ergänzt:

«Die vom Inhaber ausgefüllte Erklärung, deren Muster vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört, oder von seinem Beauftragten festgelegt wird, gilt bis 15. November 2011.»

3° Die Wortfolge «23sexies § 1 Nr. 1 und 3» wird ersetzt durch: «23sexies § 1 Nr. 1, 3 und 6».

**Art. 2** - In Artikel 23sexies desselben Erlasses werden folgende Änderungen vorgenommen:

1° In § 1 Nr. 3 Absatz 2 wird die Wortfolge «das den gemäß Artikel 21 des Königlichen Erlasses vom 20. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen verfügten Bestimmungen entspricht» zwischen der Wortfolge «alte Kennzeichen» und der Wortfolge «auf seinen Namen» eingefügt.

2° § 1 wird mit einer Nr. 6 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

«6. für die Zulassung mit einem Kennzeichen, deren Buchstabengruppe nicht mit «O» beginnt, auf den Namen desselben Inhabers der Fahrzeuge, die unter Artikel 2 § 2 Nr. 7 fallen.»

3° In § 4 wird die Wortfolge «§ 1 Nr. 3 dieses Artikels» ersetzt durch: «§ 1 Nr. 3 und 6 dieses Artikels»

**Art. 3** - Der vorliegende Erlass tritt zum 15. November 2010 in Kraft.

**Art. 4** - Unser Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 28. September 2010

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2011 — 2928

[C - 2011/14253]

**28 AVRIL 2011.** — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 28 avril 2011 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 9 mai 2011).

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

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2011 — 2928

[C - 2011/14253]

**28 APRIL 2011.** — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 28 april 2011 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* 9 mei 2011).

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

#### FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

D. 2011 — 2928

[C - 2011/14253]

**28. APRIL 2011** — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 18. April 2011 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör.

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

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

## 28. APRIL 2011 — 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

## BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

Gegenstand des Entwurfs des Königlichen Erlasses, den ich die Ehre habe, Ihnen zur Unterschrift vorzulegen, ist die 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 Abänderung dient der Umsetzung der Richtlinie 2010/19/EU der Kommission vom 9. März 2010 zur Abänderung der Richtlinie 91/226/EWG des Rates und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Zwecke der Anpassung der Vorschriften über Spritzschutzsysteme für bestimmte Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt.

Mit Artikel 2 wird Artikel 35 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 durch einen neuen Artikel 35 ersetzt.

§ 1 umfasst die Definitionen von Anhang I der Richtlinie 91/226/EWG, geändert durch die Richtlinie 2010/19/EU, mit Ausnahme der Definitionen, die bereits in Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 enthalten sind.

In § 2 wird das Prinzip aufgegriffen, das bereits im jetzigen Artikel 35 § 1 formuliert wird.

In § 3 Nr. 1 wird die aktuelle Situation gemäß Artikel 35 § 4 beschrieben.

Mit § 3 Nr. 2 wird Artikel 35 um eine neue Bestimmung ergänzt. Diese Bestimmung stimmt mit dem Geltungsbereich von Anhang III der Richtlinie 91/226/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2010/19/EU, überein.

§ 4 entspricht dem bisherigen Artikel 35 § 3 und § 5 dem bisherigen Artikel 35 § 4 Nr. 2. Auf diese Weise werden bereits bestehende Ausnahmeregelungen zusammengefasst.

Mit Artikel 3 wird der bisherige Anhang 13 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Anpassung an die Anhänge der Richtlinie 91/226/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2010/19/EU, ersetzt.

Mit Artikel 4 und 5 werden die Tabellen der Anhänge 26 und 33 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 an die Abänderungen angepasst, die mit der Richtlinie 2010/19/EU an der Richtlinie 2007/46/EG vorgenommen wurden.

Wir haben die Ehre,

Sire,

die ehrerbietigen und getreuen Diener

Eurer Majestät

zu sein.

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

## GUTACHTEN DER GESETZGEBUNGSABTEILUNG DES STAATSRATES NR. 49.271/4 VOM 16. März 2011

Der Staatsrat, Gesetzgebungsabteilung, 4. Kammer, der am 15. Februar 2011 vom Staatssekretär für Mobilität, welcher dem Premierminister untersteht, aufgefordert wurde, innerhalb von dreißig Tagen ein Gutachten zum Entwurf des Königlichen Erlasses « 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 » abzugeben, gab folgendes Gutachten ab :

In Anbetracht des Zeitpunkts, zu dem dieses Gutachten abgegeben wird, weist der Staatsrat darauf hin, dass die Befugnis der Regierung aufgrund ihrer Entlassung auf die Abhandlung laufender Angelegenheiten begrenzt ist. Dieses Gutachten wird jedoch abgegeben, ohne dass geprüft wird, ob dieser Entwurf unter diese beschränkte Befugnis fällt, da der Gesetzgebungsabteilung nicht sämtliche Fakten bekannt sind, welche die Regierung berücksichtigen kann, um zu beurteilen, ob die Verabschiedung oder Abänderung einer Verordnung notwendig ist.

Da der Begutachtungsantrag auf der Grundlage von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat, ersetzt durch das Gesetz vom 2. April 2003, gestellt wurde, beschränkt die Gesetzgebungsabteilung ihre Untersuchung gemäß Artikel 84 § 3 der genannten koordinierten Gesetze auf die Rechtsgrundlage des Entwurfs, die Befugnis des erlassenden Organs und die vorab zu erfüllenden Formvorschriften.

Im Hinblick auf diese drei Punkte gibt der Entwurf zu folgenden Anmerkungen Anlass :

Vorab zu erfüllende Formvorschriften

Nach Artikel 6 § 4 Nr. 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 über die Reform der Institutionen müssen die drei Regionalregierungen an der Erarbeitung des Entwurfs beteiligt werden.

In den Unterlagen, die dem Begutachtungsantrag beigelegt waren, befinden sich allerdings nur die Kopien der Schreiben, die an die einzelnen Regionalregierungen gerichtet wurden und genau wie der Antrag selbst auf den 14. Februar 2011 datiert sind.

Der Verfasser des Entwurfs muss dafür sorgen, dass diese vorab zu erfüllende Formvorschrift vollständig erfüllt wird.

Besondere Anmerkungen

Verfügender Teil

Artikel 2

1. Im geplanten Artikel 35 § 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 (Artikel 2 des Entwurfs) muss nicht auf die Definitionen der Begriffe «Hubachse» und « unbeladenes Fahrzeug » verwiesen werden, da diese bereits in Artikel 1 desselben Erlasses enthalten sind.

Nr. 9 und 10 der Auflistung im geplanten Artikel 35 § 1, des genannten Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 sind daher wegzulassen und die Nummerierung der nachfolgenden Definitionen ist anzupassen.

2. Im geplanten Artikel 35 § 3 Nr. 2 des genannten Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 (Artikel 2 des Entwurfs) muss bezüglich der Definition des Begriffs «Geländefahrzeuge» statt auf Anhang 24 dieses Erlasses auf Artikel 1 § 1 Nr. 4 verwiesen werden.

#### Artikel 4

Die Tabelle in Artikel 4 Nr. 3 des Entwurfs (geplanter Anhang 26 Abschnitt IV Nr. 43 des genannten Königlichen Erlasses vom 15. März 1968) enthält im Vergleich zur bisherigen Tabelle in Abschnitt 26 dieses Anhangs eine leere Spalte zu viel.

Die Kammer bestand aus:

Den Herren:

P. Liénardy, Vorsitzender der Kammer;

J. Jaumotte und L. Detroux, Staatsräte;

Frau C. Gigot, Schriftführerin.

Der Bericht wurde von Herrn Y. Chauffoureaux, Auditor, vorgelegt.

Die Übereinstimmung zwischen dem französischen und dem niederländischen Text wurde unter der Aufsicht von Herrn P. Liénardy geprüft.

Die Schriftführerin

C. GIGOT

Der Vorsitzende

P. LIENARDY

### 28. APRIL 2011 — 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 von Artikel 1 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, geändert durch die Gesetze vom 18. Juli 1990, 5. April 1995, 4. August 1996, 27. November 1996 und durch den Königlichen Erlass vom 20. Juli 2000;

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

Aufgrund des Gutachtens des Beratungsausschusses «Verwaltung-Industrie» vom 22. Dezember 2010;

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

Aufgrund des Gutachtens des Staatsrats Nr. 49.271/4 vom 16. März 2011 in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat vom 12. Januar 1973;

Auf Vorschlag des Premierministers und des Staatssekretärs für Mobilität

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

**Artikel 1** - Der vorliegende Erlass dient der Umsetzung der Richtlinie 2010/19/EU der Kommission vom 9. März 2010 zur Abänderung der Richtlinie 91/226/EWG des Rates und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Zwecke der Anpassung der Vorschriften über Spritzschutzsysteme für bestimmte Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt.

**Art. 2** - Artikel 35 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, geändert durch die Königlichen Erlasse vom 12. Dezember 1975, 19. Juni 1989, 9. April 1990 und 14. Dezember 1990, wird durch einen neuen Artikel 35 mit folgendem Wortlaut ersetzt:

«Art. 35. Spritzschutzsysteme

§ 1. Definitionen

Für die Anwendung der Bestimmungen dieses Artikels versteht man unter:

1. «Spritzschutzsystem»: System, das dazu bestimmt ist, die Zerstäubung von durch die sich drehenden Fahrzeugreifen hochgeschleudertem Wasser zu beschränken. Das Spritzschutzsystem besteht je nachdem aus Radabdeckung, Schmutzfängern oder Schürzen mit einer Spritzschutzvorrichtung.

2. «Radabdeckung»: starres oder halbstarres Teil, das von den sich drehenden Fahrzeugreifen hochgeschleudertes Wasser abfangen und auf den Boden ableiten soll. Radabdeckungen können ganz oder teilweise fester Bestandteil der Karosserie oder anderer Teile des Fahrzeugs, wie etwa des unteren Teils der Ladefläche, sein.

3. «Schmutzfänger»: senkrecht hinter dem Rad am unteren Teil des Fahrgestells oder der Ladefläche oder an der Radabdeckung angebrachtes flexibles Teil.

Der Schmutzfänger muss auch die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch von den Reifen aufgeschleuderte kleine Gegenstände, insbesondere Split, verringern.

4. «Spritzschutzvorrichtung»: Teil des Spritzschutzsystems, das aus folgenden Teilen bestehen kann:

— Luft/Wasserseparator: Teil der Schürze und/oder des Schmutzfängers, der die Luft unter Zurückhaltung eines Teils des hochgespritzten Wassers (Sprühwassers) hindurchtreten lässt, während gleichzeitig die Verspritzung des Wassernebels (Sprühwasser) verringert wird

— Wasserabsorber: Teil der Radabdeckung und/oder des Schmutzfängers und/oder der Schürze, der die Energie des hochgespritzten Wassers aufnimmt und so die Verspritzung des Wassernebels (Sprühwasser) verringert

5. «Schürze»: Ausrüstungsteil, das sich annähernd in einer senkrechten Ebene parallel zur Längsebene des Fahrzeugs befindet. Die Schürze kann fester Bestandteil der Radabdeckung oder der Fahrzeugkarosserie sein.

6. «Gelenkte Räder»: Räder, die durch das Lenksystem des Fahrzeugs gesteuert werden.

7. «Schwenkachse»: eine um einen Mittelpunkt derart schwenkbare Achse, dass sie einen horizontalen Kreisbogen beschreiben kann. In diesem Artikel wird eine Schwenkachse als eine Achse mit gelenkten Rädern angesehen und behandelt.

8. «Selbstlenkende Räder»: nicht über die Lenkvorrichtung des Fahrzeugs betätigte Räder, die entsprechend dem Reibungswiderstand des Bodens um bis zu 20° schwenken können.

9. «Lauffläche»: der Teil des Reifens, der mit dem Boden in Berührung kommt.

10. «Typ einer Spritzschutzvorrichtung»: Vorrichtungen, die sich in nachstehenden Hauptmerkmalen nicht unterscheiden:

— physikalisches Prinzip, auf dem die Verringerung der Verspritzung beruht (Absorbierung der Wasserenergie, Luft-/Wasserseparation usw.)

— Werkstoffe

— Form

— Abmessungen (insofern diese das Werkstoffverhalten beeinflussen können)

11. «Fahrzeugtyp»: vollständige, unvollständige oder vervollständigte Fahrzeuge, die sich in Bezug auf Spritzschutzsysteme in folgenden Merkmalen nicht voneinander unterscheiden:

— Art der (am Fahrzeug angebrachten) Spritzschutzvorrichtung

— Typenbezeichnung des Herstellers für das Spritzschutzsystem

§ 2. Die Fahrzeuge müssen so gebaut oder gestaltet sein, dass Verspritzungen nach hinten (und nach oben), die durch die sich drehenden Fahrzeugreifen verursacht werden, rationell beschränkt werden.

§ 3. 1. Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen für Sattelanhänger, Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7.500 kg mit einer nationalen oder EG-Typgenehmigung von vor dem 9. April 2011, welche nach dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommen wurden, müssen mit Vorrichtungen zum Abfangen des Wassers ausgerüstet sein, das von Reifen, die gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 91/226/EWG montiert und genehmigt wurden, hochspritzt. Für die Hinterräder dieser Fahrzeuge:

— muss der hinterste Teil der Spritzschutzvorrichtung mindestens genauso breit sein wie die Reifen;

— darf der Abstand zwischen der Unterseite der Vorrichtung und dem Boden auf keinen Fall mehr als das Zweieinhalbfache des horizontal gemessenen Abstands zwischen dieser Unterseite und der senkrechten Ebene, die durch den Mittelpunkt des hintersten Rads verläuft, betragen. Diese Bestimmung gilt nicht für Personenkraftwagen und für Kombinationskraftwagen sowie für leichte Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von weniger als 2.500 kg, die sich unmittelbar aus einem Kombinationskraftwagen ableiten und genau dieselbe Heckform haben.

2. Fahrzeuge der Klassen N und O mit einer nationalen oder EG-Typgenehmigung, die nach dem 9. April 2011 ausgestellt wurde, ausgenommen Geländefahrzeuge, gemäß Definition in Artikel 1 § 1 Nr. 4 des vorliegenden Erlasses oder in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG müssen so gebaut und/oder mit Spritzschutzsystemen ausgerüstet werden, dass sie den Bestimmungen von Anhang 13 des vorliegenden Erlasses entsprechen.

Bei Fahrzeugen mit Fahrgestell und Führerhaus können diese Bestimmungen nur auf die vom Führerhaus abgedeckten Reifen angewendet werden.

Bei Fahrzeugen der Klasse N1 und N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7,5 Tonnen im beladenen Zustand können auf Verlangen des Herstellers anstelle der Vorschriften des vorliegenden Artikels die Vorschriften der Richtlinie 78/549/EWG angewendet werden.

Die Bestimmungen von Anhang 13 über Spritzschutzvorrichtungen sind nicht obligatorisch für Fahrzeuge der Klassen N, O1 und O2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7,5 Tonnen im beladenen Zustand, Fahrzeuge mit Fahrgestell und Führerhaus, Fahrzeuge ohne Aufbau oder Fahrzeuge, bei denen das Vorhandensein von Spritzschutzvorrichtungen mit ihrem Verwendungszweck unvereinbar wäre. Sind jedoch Spritzschutzvorrichtungen an diesen Fahrzeugen angebracht, so müssen sie den Bestimmungen des vorliegenden Artikels genügen.

§ 4. Hinterwagen und zweirädrige Langholzwagen, die insbesondere für den Transport von Baumstämmen bestimmt sind, sowie langsam fahrende Fahrzeuge müssen nicht dauerhaft mit einer Spritzschutzvorrichtung ausgerüstet sein. Diese Fahrzeuge müssen bei Bedarf so ausgerüstet sein, dass sie den übrigen Verkehrsteilnehmern ein vergleichbares Maß an Schutz bieten, wie es durch die Einhaltung der o. g. Vorschriften erzielt wird.

§ 5. Der Minister oder sein Beauftragter kann bestimmte Fahrzeugklassen, bei denen der Einbau von Spritzschutzsystemen nicht mit ihrem Verwendungszweck vereinbar ist, von den Bestimmungen der obenstehenden Paragraphen freistellen.

Folgende Fahrzeuge sind ohnehin von diesen Vorschriften freigestellt:

— Fahrzeuge mit Allradantrieb

— Feuerwehrfahrzeuge

— Müllfahrzeuge

— Betonmischer und -pumpen

— Fahrzeuge, die Container transportieren und von hinten durch das Fahrzeug selbst beladen werden

— separate Radsätze, die mit einer einfachen Deichsel oder durch die Struktur des transportierten Gehäuses selbst mit dem Zugfahrzeug verbunden sind

— Kippwagen

— Abschleppwagen

**Art. 3** - Anhang 13 desselben Erlasses, beigefügt mit dem Königlichen Erlass vom 19. Juni 1989, wird durch einen neuen Anhang 13 ersetzt, der dem Anhang des vorliegenden Erlasses entspricht.

**Art. 4** - In Anhang 26 desselben Erlasses, beigefügt mit dem Königlichen Erlass vom 14. April 2009, werden folgende Abänderungen vorgenommen:

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

**Art. 5** - In Anhang 33 desselben Erlasses, beigelegt mit dem Königlichen Erlass vom 14. April 2009, werden folgende Abänderungen vorgenommen:

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

**Art. 6** - Vorliegender Erlass tritt am 9. April 2011 in Kraft.

**Art. 7** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 28. April 2011

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPE

**Anhang des Königlichen Erlasses vom 28. April 2011 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**

ANHANG 13 — Spritzschutzsysteme

KAPITEL I — Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung des vorliegenden Anhangs gelten die in Artikel 35 festgelegten Begriffsbestimmungen.

KAPITEL II — Vorschriften betreffend die EWG-Bauartgenehmigung für Spritzschutzvorrichtungen

0. Allgemeine Anforderungen

0.1. Die Spritzschutzvorrichtungen müssen so gebaut sein, dass sie im Normalbetrieb auf nassen Straßen ordnungsgemäß funktionieren. Sie dürfen ferner keine Konstruktionsmängel oder Fertigungsmängel aufweisen, die ihre ordnungsgemäße Funktion beeinträchtigen.

1. Durchzuführende Prüfungen

1.1. Entsprechend ihrem physikalischen Funktionsprinzip werden die Spritzschutzvorrichtungen geeigneten Prüfungen unterzogen, die in den Anhängen 1 und 2 beschrieben sind und deren Ergebnisse den Anforderungen von Abschnitt 4 dieser Anhänge entsprechen müssen.

2. Antrag auf EG-Bauteiltypgenehmigung

2.1. Der Antrag auf Erteilung der EG-Bauteiltypgenehmigung gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2007/46/EG für einen Typ einer Spritzschutzvorrichtung ist vom Hersteller zu stellen.

2.2. Anhang 3 enthält ein Muster des Beschreibungsbogens.

2.3. Der für die Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Prüfstelle sind vorzulegen:

Vier Muster, von denen drei für die Prüfungen dienen und das vierte für spätere Nachprüfungen bei der Prüfstelle verbleibt. Die Prüfstelle kann weitere Muster anfordern.

2.4. Aufschriften

Jedes Muster muss deutlich und unverwischbar die Aufschrift der Handelsmarke oder Handelsbezeichnung und die Typenbezeichnung tragen. Für das EG-Genehmigungszeichen ist ein hinreichend großer Platz vorzusehen.

3. Erteilung der EG-Bauteiltypgenehmigung

3.1. Sind die entsprechenden Vorschriften erfüllt, wird die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 7 § 4 des vorliegenden Erlasses oder gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2007/46/EG erteilt.

3.2. Anhang 4 enthält ein Muster des EG-Typgenehmigungsbogens.

3.3. Jedem genehmigten Typ einer Spritzschutzvorrichtung wird eine Genehmigungsnummer gemäß Anhang 29 des vorliegenden Erlasses oder gemäß Anhang VII der Richtlinie 2007/46/EG zugeteilt. Ein Mitgliedstaat darf diese Nummer keinem anderen Typ einer Spritzschutzvorrichtung zuteilen.

3.4. Jede Spritzschutzvorrichtung, welche einem nach diesem Anhang genehmigten Typ entspricht, muss das EG-Bauteiltypgenehmigungszeichen tragen, das derart an der Vorrichtung anzubringen ist, dass es auch nach dem Anbau am Fahrzeug unverwischbar und deutlich sichtbar bleibt.

3.5. Der Buchstabe «A» für Vorrichtungen vom Typ Wasserabsorption oder «S» für den Typ Luft/Wasserseparator ist gemäß Anhang 29 des vorliegenden Erlasses oder gemäß Anhang VII Abschnitt 1.3 der Richtlinie 2007/46/EG ebenfalls auf dem Genehmigungszeichen anzubringen.

Anlage 1: Prüfung der Spritzschutzvorrichtungen des Typs Wasserabsorber

1. Prinzip

Mit dieser Prüfung soll mengenmäßig festgestellt werden, ob eine Vorrichtung geeignet ist, Wasser zurückzuhalten, das aus einer Reihe von Spritzdüsen direkt aufgespritzt wurde. Die Versuchsanordnung muss die Bedingungen wiedergeben, denen eine solche an einem Fahrzeug angebaute Vorrichtung hinsichtlich der Menge und der Geschwindigkeit des durch die Lauffläche des Reifens aufgewirbelten Wassers ausgesetzt wäre.

2. Ausstattung

Die Versuchsanordnung ist in Kapitel V Abbildung 8 des vorliegenden Anhangs dargestellt.

3. Prüfbedingungen

3.1. Die Prüfungen sind in einem geschlossenen Raum und einer zugfreien Umgebung durchzuführen.

3.2. Die Raumtemperatur und die Temperatur der Prüfstücke muss 21 (± 3) °C betragen.

3.3. Es muss entionisiertes Wasser verwendet werden.

3.4. Die Prüfstücke sind vor jeder Prüfung durch Nässen zu konditionieren.

#### 4. Verfahren

4.1. Ein Prüfstück von 500 (+ 0/- 5) mm Breite und 750 mm Höhe senkrecht einspannen, wobei darauf zu achten ist, dass das Prüfstück sich richtig innerhalb der Begrenzungen des Sammelbehälters über diesem befindet und das Wasser weder vor noch nach seinem Auftreffen durch ein Hindernis abgelenkt werden kann.

4.2. Bei einem Durchsatz von 0,675 (+/- 0,01) l je Sekunde mindestens 90 l und höchstens 120 l Wasser aus einer waagerechten Entfernung von 500 (+/- 2) mm auf das Prüfstück spritzen (siehe Kapitel I Abbildung 8 des vorliegenden Anhangs).

4.3. Das Wasser von dem Prüfstück in den Sammelbehälter laufen lassen. Die aufgefangene Wassermenge im Verhältnis zum aufgespritzten Wasser prozentual bestimmen.

4.4. Die Prüfung nach den Abschnitten 4.2 und 4.3 fünfmal durchführen. Den durchschnittlichen prozentualen Anteil für die Testreihe errechnen.

#### 5. Ergebnisse

5.1. Der nach Abschnitt 4.4 errechnete Durchschnittswert muss 70 % oder höher sein.

5.2. Weichen die größte und die kleinste Menge des aufgefangenen Wassers um mehr als 5 % vom Durchschnittswert ab, so muss die Testreihe mit fünf Prüfungen wiederholt werden. Weichen in der zweiten Versuchsreihe der höchste und der niedrigste Prozentsatz des aufgefangenen Wassers wiederum um mehr als 5 % vom Durchschnittswert ab und erfüllt der niedrigere Wert nicht die Bedingungen von Abschnitt 5.1, so wird die Typgenehmigung versagt.

5.3. Prüfung, ob die senkrechte Position der Vorrichtung die Ergebnisse beeinflusst. Wenn das der Fall ist, muss das in den Abschnitten 4.1 bis 4.4 beschriebene Verfahren in den Positionen wiederholt werden, in denen die größte und die kleinste Menge Wasser gesammelt wird. Auch hierbei gelten die Bestimmungen von Abschnitt 5.2. Der Durchschnitt der Einzelergebnisse gilt dann als durchschnittlicher Prozentsatz. Dieser Durchschnittswert muss 70 % oder höher sein.

### Anlage 2: Prüfung der Spritzschutzvorrichtungen des Typs Luft/Wasserseparator

#### 1. Prinzip

Mit dieser Prüfung soll festgestellt werden, in welchem Maße ein poröses Material geeignet ist, Wasser zurückzuhalten, mit dem es aus einem Luft/Wasser-Druckzerstäuber bespritzt wurde. Die Versuchsausrüstung muss die Bedingungen wiedergeben, denen das Material im Hinblick auf Menge und Geschwindigkeit des von den Reifen aufgewirbelten Wassers an einem Fahrzeug ausgesetzt wäre.

#### 2. Ausstattung

Die Versuchsanordnung ist in Kapitel V Abbildung 9 des vorliegenden Anhangs dargestellt.

#### 3. Prüfbedingungen

3.1. Die Prüfungen sind in einem geschlossenen Raum und einer zugfreien Umgebung durchzuführen.

3.2. Die Raumtemperatur und die Temperatur der Prüfstücke muss 21 ( $\pm$  3) °C betragen.

3.3. Es muss entionisiertes Wasser verwendet werden.

3.4. Die Prüfstücke sind vor jeder Prüfung durch Nässen zu konditionieren.

#### 4. Verfahren

4.1. Ein Prüfstück von 305 x 100 mm senkrecht an der Versuchsanordnung befestigen, wobei darauf zu achten ist, dass sich zwischen dem Prüfstück und der oberen Befestigungsplatte kein Zwischenraum befindet und dass der Sammelbehälter richtig aufgestellt ist. Den Tank des Zerstäubers mit 1  $\pm$  0,005 Liter Wasser füllen und den Zerstäuber entsprechend der Darstellung platzieren.

4.2. Der Zerstäuber wird wie folgt eingestellt:

Druck (am Zerstäuber): 5 bar + 10% / - 0%

Durchsatz : 1 Liter/Minute + 5 Sekunden

Zerstäubung: kreisförmig, 50  $\pm$  5 mm Durchmesser, Abstand vom Prüfstück 200  $\pm$  5 mm, Durchmesser der Spritzdüse 5  $\pm$  0,1 mm.

4.3. Zerstäuben, bis kein Wassernebel mehr austritt, und die verstrichene Zeit notieren. Das Wasser etwa 60 Sekunden lang vom Prüfstück in den Sammelbehälter ablaufen lassen und die aufgefangene Menge messen. Die eventuell im Tank des Zerstäubers zurückgebliebene Menge Wasser messen. Den prozentualen Anteil des aufgefangenen Wassers im Verhältnis zur Menge des zerstäubten Wassers errechnen.

4.4. Die Prüfung fünfmal wiederholen und den durchschnittlichen Anteil des aufgefangenen Wassers berechnen. Vor jeder Prüfung kontrollieren, ob Auffangbehälter, Tank des Zerstäubers und Messbehälter trocken sind.

#### 5. Ergebnisse

5.1. Der in Abschnitt 4.4 errechnete Durchschnittswert muss 85% oder höher sein.

5.2. Weichen in einer Versuchsreihe von fünf Prüfungen die größte und die kleinste Menge des aufgefangenen Wassers um mehr als 5% vom Durchschnittswert ab, so muss die gesamte Versuchsreihe wiederholt werden. Weichen in der zweiten Versuchsreihe der höchste und der niedrigste Prozentsatz des aufgefangenen Wassers wiederum um mehr als 5% vom Durchschnittswert ab und erfüllt der niedrigere Wert nicht die Bedingungen von Abschnitt 5.1, so wird die Typgenehmigung versagt.

5.3. Wenn die senkrechte Position der Vorrichtung die Ergebnisse beeinflusst, muss das in den Abschnitten 4.1 bis 4.4 beschriebene Verfahren in den Positionen wiederholt werden, in denen die größte und die kleinste Menge Wasser gesammelt wird. Auch hierbei gelten die Bestimmungen von Abschnitt 5.2.

Die Bestimmung von Abschnitt 5.1 gilt weiterhin für die Angabe der Ergebnisse jeder Prüfung.

Anlage 3: Beschreibungsbogen Nr.... für die EG-Typgenehmigung für Spritzschutzvorrichtungen

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit dem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Liegen Zeichnungen bei, so müssen diese im Format A4 ausgeführt oder auf dieses Format gefaltet sein und hinreichende Einzelheiten in geeignetem Maßstab enthalten. Auf gegebenenfalls beigefügten Fotos müssen hinreichende Einzelheiten zu sehen sein. Weisen die Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten elektronisch gesteuerte Funktionen auf, so sind Angaben zu ihren Leistungsmerkmalen zu machen.

0. ALLGEMEINES

0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):

0.2. Typ:

0.5. Name und Anschrift des Herstellers:

0.7. Bei Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, Lage und Anbringungsart des EG-Genehmigungszeichens:

0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

1. BESCHREIBUNG DER VORRICHTUNG

1.1. Technische Beschreibung der Spritzschutzvorrichtung mit Angabe ihres physikalischen Funktionsprinzips und der Prüfung, der sie zu unterziehen ist.

1.2. Werkstoffe:

1.3. Eine oder mehrere ausreichend detaillierte Zeichnungen in einem Maßstab, der das Erkennen aller Einzelheiten gestattet. Die Zeichnung muss zeigen, an welcher Stelle das EG-Bauteiltypgenehmigungszeichen angebracht werden soll.

Datum

Unterschrift

Anlage 4:

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

### KAPITEL III — Vorschriften betreffend die EWG-Betriebserlaubnis für einen Fahrzeugtyp in Bezug auf den Einbau von Spritzschutzsystemen

#### ● ANTRAG AUF ERTEILUNG EINER EWG-BETRIEBSERLAUBNIS

1.1. Der Antrag auf Erteilung einer EWG-Betriebserlaubnis für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich des Einbaus seines Spritzschutzsystems ist vom Fahrzeughersteller oder von seinem Beauftragten zu stellen.

1.2. Dem Antrag sind folgende Unterlagen und Angaben in dreifacher Ausfertigung beizufügen:

1.2.1. Eine technische Beschreibung des Spritzschutzsystems sowie eine oder mehrere ausreichend detaillierte Zeichnungen in einem Maßstab, der eine Identifizierung des Systems ohne Weiteres zulässt.

1.3. Dem für die Durchführung der Prüfungen für die Betriebserlaubnis zuständigen technischen Dienst ist ein Fahrzeug vorzuführen, das für den Fahrzeugtyp, für den die Betriebserlaubnis erteilt werden soll, repräsentativ und mit seinem Spritzschutzsystem ausgerüstet ist.

#### ● EWG-BETRIEBSERLAUBNIS

2. Eine dem Modell nach Maßgabe der Anlage entsprechende Bescheinigung ist dem EWG-Betriebserlaubnisbogen beizugeben.

#### ● ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

3. Achsen

3.1. Hubachsen

Ist ein Fahrzeug mit einer oder mehreren Hubachsen ausgerüstet, so muss das Spritzschutzsystem bei abgesenkter Achse alle Räder und bei angehobener Achse die auf der Fahrbahn laufenden Räder abdecken.

3.2. Schwenkachsen

Ist ein Fahrzeug mit einer Schwenkachse ausgerüstet, so muss das Spritzschutzsystem die für die Achsen mit nicht gelenkten Rädern geltenden Bedingungen erfüllen, wenn es an dem schwenkbaren Teil angebracht ist. Ist es nicht an diesem Teil angebracht, so muss es die Vorschriften erfüllen, die für Achsen mit gelenkten Rädern gelten.

4. Anordnung der Schürze

Der Abstand «c» zwischen der tangentialen Längsebene der äußeren Reifenwand ohne Berücksichtigung der Ausbauchung des Reifens über der Aufstandsfläche und der Innenkante der Schürze darf nicht mehr als 100 mm betragen (siehe Kapitel V Abbildungen 1a und 1b des vorliegenden Anhangs).

5. Zustand des Fahrzeugs

Zur Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs muss sich das Fahrzeug in nachstehend beschriebenem Zustand befinden:

a) Es muss unbeladen sein, und die Räder müssen in Geradeausstellung stehen.

b) Bei der Prüfung von Sattelanhängern müssen deren Ladeflächen horizontal sein.

c) Die Reifen müssen normalen Betriebsdruck haben.

6. Spritzschutzsystem

6.1. Die Spritzschutzsysteme müssen die Vorschriften der Abschnitte 7 oder 9 erfüllen.

6.2. Spritzschutzsysteme an nicht gelenkten oder selbstlenkenden Rädern, die vom Boden des Aufbaus oder vom unteren Teil der Ladefläche überdeckt sind, müssen entweder die Vorschriften der Abschnitte 7 oder 9 oder aber die Vorschriften des Abschnitts 8 erfüllen.

#### ● BESONDERE VORSCHRIFTEN

7. Besondere Vorschriften für Absorber-Spritzschutzsysteme an Achsen mit gelenkten, selbstlenkenden oder nicht gelenkten Rädern.

7.1. Radabdeckung

7.1.1. Radabdeckungen müssen den unmittelbar über, vor und hinter dem (den) Reifen liegenden Raum wie folgt abdecken:

a) Bei Einfach- oder Mehrfachachsen muss sich die vordere Kante (C) so weit nach vorn erstrecken, dass sie eine Linie O-Z erreicht, auf der der Winkel Theta (?) höchstens  $45^\circ$  zur Horizontalen beträgt. Die hintere Kante (siehe Kapitel V Abbildung 2 des vorliegenden Anhangs) muss sich so nach unten erstrecken, dass sie sich nicht mehr als 100 mm über einer durch den Mittelpunkt des Rades verlaufenden horizontalen Linie befindet.

b) Bei Mehrfachachsen bezieht sich der Winkel ? nur auf die vorderste Achse, die Bestimmungen über die Höhe der hinteren Kante betreffen lediglich die hinterste Achse.

c) Die Radabdeckung muss eine Gesamtbreite «q» (siehe Kapitel V Abbildung 1 des vorliegenden Anhangs) aufweisen, die zumindest ausreicht, um die ganze Breite des Reifens «b» oder im Fall von Zwillingreifen die ganze Breite der beiden Reifen «t» zu überdecken, wobei die vom Hersteller angegebenen äußersten Reifen/Radabmessungen zu berücksichtigen sind. Die Abmessungen «b» und «t» sind auf Nabenhöhe ohne Berücksichtigung von Markierungen, Rippen, Schutzringen usw. an den Reifenwänden zu ermitteln.

7.1.2. Die Vorderseite des hinteren Teils der Radabdeckung muss mit einer Spritzschutzvorrichtung versehen sein, die den Bestimmungen in Kapitel II Anlage 1 des vorliegenden Anhangs entspricht. Auf der Innenseite muss die Radabdeckung bis zu einer Höhe, die durch eine vom Radmittelpunkt ausgehende und mit der Horizontalen einen Winkel von mindestens  $30^\circ$  bildende Linie bestimmt ist, mit diesem Material ausgekleidet sein (Abbildung 3).

7.1.3. Bei mehrteiligen Radabdeckungen darf nach deren Einbau keine Öffnung mehr bestehen, die bei der Fahrt Verspritzungen durchlassen könnte. Diese Bestimmung gilt als erfüllt, wenn bei beladenem oder unbeladenem Fahrzeug alle von der Mitte des Rades über die gesamte Breite der Lauffläche des Reifens nach außen verlaufenden radialen Verspritzungen im Erfassungsbereich der Radabdeckungen immer auf einen Bestandteil des Spritzschutzsystems treffen.

## 7.2. Schürzen

7.2.1. Bei Einfachachsen darf die Unterkante der Schürzen nicht über den folgenden, vom Radmittelpunkt aus gemessenen Abständen und Radien liegen, ausgenommen an den Unterkanten, die abgerundet sein können (siehe Kapitel V Abbildung 2 des vorliegenden Anhangs):

— Luftfederung :

a)  $R_v \leq 1,5 R$  bei Achsen mit gelenkten oder selbstlenkenden Rädern:

Von der Vorderkante (nach dem Fahrzeugbug hin gelegen) (Kante C) bis zur Hinterkante (nach dem Fahrzeugheck hin gelegen) (Kante A)

b)  $R_v \leq 1,25 R$  bei Achsen mit nicht gelenkten Rädern:

Von der Vorderkante (Kante C) bis zur Hinterkante (Kante A)

— Mechanische Federung:

a) allgemeiner Fall:  $R_v \leq 1,8 R$

b) nicht gelenkte Räder bei Fahrzeugen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 Tonnen:  $R_v \leq 1,5 R$

Dabei ist R der Radius des auf dem Fahrzeug montierten Reifens

und  $R_v$  der Radialabstand, in dem sich die Unterkante der Schürze befindet.

7.2.2. Bei Mehrfachachsen gelten die Bestimmungen in Abschnitt 7.2.1 nicht für die vertikalen Transversalebene, die durch den Mittelpunkt der ersten und letzten Achse verlaufen; hier kann die Schürze gerade sein, um die Kontinuität des Spritzschutzsystems sicherzustellen (siehe Kapitel V Abbildung 4 des vorliegenden Anhangs).

7.2.3. Der Abstand zwischen dem obersten und dem untersten Punkt des Spritzschutzsystems (Radabdeckung und Schürze) gemessen an einem beliebigen Querschnitt senkrecht zur Radabdeckung (siehe Kapitel V Abbildungen 1b und 2 des vorliegenden Anhangs) muss an allen Punkten nach einer vertikalen Linie, die durch die Mitte des Rades oder — bei Mehrfachachsen — des ersten Rades verläuft, mindestens 45 mm betragen. Dieser Abstand darf vor dieser Linie stufenweise abnehmen.

7.2.4. In den Schürzen oder zwischen diesen und anderen Teilen der Schmutzfänger dürfen keine Öffnungen vorhanden sein, durch die während der Fahrt Verspritzungen austreten können.

7.2.5. Die Bestimmungen der Abschnitte 7.2.3 und 7.2.4 werden lokal möglicherweise nicht eingehalten, wenn die Schürze aus verschiedenen Elementen besteht, die in Relativbewegung zueinander stehen.

7.2.6. Zugfahrzeuge für Sattelanhänger mit einem niedrigen Fahrgestell (definiert in Abschnitt 6.20 der ISO-Norm 612 von 1978), und zwar solche, bei denen der Abstand des Sattelzapfens vom Boden 100 mm oder weniger beträgt, können so gebaut werden, dass sie von den Bestimmungen der Abschnitte 7.1.1 Buchstabe a, 7.1.3 und 7.2.4 ausgenommen sind. Hierbei müssen Radabdeckungen und Schürzen den Bereich unmittelbar über den Rädern der hinteren Achsen nicht abdecken, wenn diese Zugfahrzeuge mit einem Sattelanhänger verbunden sind, um zu verhindern, dass das Spritzschutzsystem zerstört wird. In Sektoren, die sich in einem Winkel von mehr als  $60^\circ$  zu der vor und hinter diesen Reifen durch den Mittelpunkt des Rades verlaufenden Vertikallinie befinden, müssen die Radabdeckungen und Schürzen dieser Fahrzeuge jedoch den Bestimmungen in den oben genannten Abschnitten entsprechen.

Diese Fahrzeuge sind daher so zu bauen, dass sie den Bestimmungen im ersten Absatz entsprechen, wenn sie ohne Sattelanhänger betrieben werden.

Um diesen Bestimmungen zu entsprechen, können Radabdeckungen und Schürzen beispielsweise einen beweglichen Teil umfassen.

## 7.3. Schmutzfänger

7.3.1. Für die Breite des Schmutzfängers gilt die Vorschrift für «q» in Abschnitt 7.1.1 Buchstabe c; befindet sich der Schmutzfänger innerhalb der Radabdeckung, so muss er mindestens so breit wie die Lauffläche des Reifens sein. Die Breite des Teils der Schmutzfänger, der sich unter der Radabdeckung befindet, muss der in diesem Absatz genannten Bedingung mit einer Toleranz von 10 mm auf jeder Seite entsprechen.

7.3.2. Die Grundstellung des Schmutzfängers ist annähernd senkrecht.

7.3.3. Der Abstand der Unterkante vom Boden darf höchstens 200 mm (siehe Kapitel V Abbildung 3 des vorliegenden Anhangs) betragen. Dieser Abstand wird bei der hintersten Achse auf 300 mm erhöht, wenn der Radialabstand der Unterkante der Schürze ( $R_v$ ) nicht größer als der Reifenradius der an dieser Fahrzeugachse montierten Räder ist. Der Abstand der Unterkante der Schmutzfänger vom Boden kann auf 300 mm erhöht werden, wenn der Hersteller es im Hinblick auf die Merkmale der Radaufhängung für technisch angemessen hält.



7.3.4. Der Schmutzfänger darf, horizontal gemessen, nicht weiter als 300 mm von der hintersten Reifenkante entfernt sein.

7.3.5. Bei Mehrfachachsen, bei denen der Abstand «d» zwischen den Reifen auf nebeneinander liegenden Achsen geringer als 250 mm ist, dürfen nur die hinteren Räder mit Schmutzfängern ausgerüstet sein. Beträgt der Abstand «d» zwischen den Reifen nebeneinander liegender Achsen 250 mm und mehr, so muss sich ein Schmutzfänger hinter jedem Rad befinden (siehe Kapitel V Abbildung 4 des vorliegenden Anhangs).

7.3.6. Schmutzfänger dürfen durch eine im Abstand von 50 mm oberhalb ihrer Unterkante aufgebrauchte Kraft von 3 N je 100 mm Breite um nicht mehr als 100 mm nach hinten abgelenkt werden.

7.3.7. Die gesamte Fläche vor dem Teil des Schmutzfängers, der den erforderlichen Mindestabmessungen entspricht, muss mit einer Spritzschutzvorrichtung gemäß den Bestimmungen von Kapitel II Anlage 1 des vorliegenden Anhangs ausgestattet sein.

7.3.8. Zwischen der hinteren Unterkante der Radabdeckung und den Schmutzfängern darf keine Öffnung vorhanden sein, durch die Verspritzungen austreten können.

7.3.9. Entspricht die Spritzschutzvorrichtung den Bestimmungen für Schmutzfänger (Abschnitt 7.3), so ist ein zusätzlicher Schmutzfänger nicht erforderlich.

8. Vorschriften für Spritzschutzsysteme mit Spritzschutzvorrichtungen des Typs Wasserabsorber an Achsen mit nicht gelenkten oder selbstlenkenden Rädern (siehe Abschnitt 6.2)

#### 8.1. Radabdeckung

8.1.1. Die Radabdeckungen müssen den Bereich unmittelbar über den Reifen abdecken. Die vorderen und hinteren Kanten müssen mindestens bis auf die Horizontalebene reichen, welche die obere Kante des Reifens bzw. der Reifen berührt (Abbildung 5). Die Rückseite kann jedoch durch den Schmutzfänger ersetzt werden, wobei dieser bis zum oberen Teil der Radabdeckung (oder des entsprechenden Teils) reichen muss.

8.1.2. Die gesamte Innenfläche des hinteren Teils der Radabdeckung muss mit einer Spritzschutzvorrichtung entsprechend den Bestimmungen von Kapitel II Anlage 1 ausgerüstet sein.

#### 8.2. Schürzen

8.2.1. Bei Einfach- oder Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den benachbarten Reifen 250 mm oder mehr beträgt, muss die Schürze die Fläche bedecken, die vom unteren Bereich des oberen Teils der Radabdeckung bis zu einer Geraden reicht, die einerseits von der Tangente am oberen Rand des (der) Reifen(s) und der senkrechten Tangente an der Vorderkante des Reifens und andererseits von der Radabdeckung oder dem Schmutzfänger hinter dem Rad oder den Rädern gebildet wird (Abbildung 5b). Bei Mehrfachachsen muss sich bei jedem Rad eine Schürze befinden.

8.2.2. Zwischen der Schürze und der hinteren Unterkante der Radabdeckung und den Schmutzfängern darf keine Öffnung vorhanden sein, durch die Verspritzungen austreten können.

8.2.3. Sind nicht hinter jedem Rad (siehe Abschnitt 7.3.5) Schmutzfänger angebracht, so muss die Schürze durchgehend von der Außenkante des Schmutzfängers bis zu der senkrechten Ebene, die durch den vordersten Punkt des Reifens der ersten Achse verläuft, reichen (Abbildung 5a).

8.2.4. Die gesamte Innenfläche der Schürze, die nicht niedriger als 100 mm sein darf, muss mit einer Spritzschutzvorrichtung des Typs Wasserabsorber gemäß den Bestimmungen von Kapitel II des vorliegenden Anhangs versehen sein.

#### 8.3. Schmutzfänger

Die Schmutzfänger müssen bis zum unteren Teil der Radabdeckung reichen. Sie müssen die Bestimmungen der Abschnitte 7.3.1 bis 7.3.9 erfüllen.

9. Bestimmungen für Spritzschutzsysteme mit Spritzschutzvorrichtungen des Typs Luft/Wasserseparator an Achsen mit gelenkten, selbstlenkenden oder nicht gelenkten Rädern

#### 9.1. Radabdeckung

9.1.1. Die Radabdeckungen müssen die Bestimmungen nach Abschnitt 7.1.1 Buchstabe c erfüllen.

9.1.2. Radabdeckungen für Einfach- oder Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den Reifen auf zwei nebeneinander liegenden Achsen größer als 300 mm ist, müssen auch die Bestimmungen nach Abschnitt 7.1.1 Buchstabe a erfüllen.

9.1.3. Bei Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den Reifen auf zwei nebeneinander liegenden Achsen 300 mm nicht übersteigt, müssen die Radabdeckungen auch dem Muster in Abbildung 7 entsprechen.

#### 9.2. Schürzen

9.2.1. Die Unterkanten der Schürzen müssen mit Spritzschutzvorrichtungen des Typs Luft/Wasserseparator gemäß den Bestimmungen von Kapitel II des vorliegenden Anhangs versehen sein.

9.2.2. Bei Einfach- oder Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den Reifen zweier benachbarter Achsen 300 mm übersteigt, muss die Unterkante der an der Schürze befindlichen Spritzschutzvorrichtung, vom Mittelpunkt des Rades aus gemessen, nachstehende Höchstabmessungen und Höchststrahlen haben (Abbildungen 6 und 7):

a) Achsen mit gelenkten oder selbstlenkenden Rädern:  $R_v \leq 1,05 R$

Ab Vorderkante (zum Fahrzeugbug hin gelegen) (Kante C bei 30°) bis Hinterkante (zum Fahrzeugheck hin gelegen) (Kante A bei 100 mm)

b) Achsen mit nicht gelenkten Rädern:  $R_v \leq 1,00 R$

Ab Vorderkante (Kante C bei 20°) bis Hinterkante (Kante A bei 100 mm)

Dabei sind: R = Radius des am Fahrzeug montierten Reifens;  $R_v$  = Radialabstand von der Unterkante der Schürze zum Radmittelpunkt.

9.2.3. Bei Mehrfachachsen, bei denen der Abstand zwischen den Reifen auf zwei nebeneinander liegenden Achsen nicht größer als 300 mm ist, müssen die sich in dem Zwischenraum zwischen beiden Achsen befindlichen Schürzen den Verlauf nach Abschnitt 9.1.3 nehmen und sich so nach unten ausdehnen, dass sie nicht weiter als 100 mm über einer geraden waagerechten Linie entfernt sind, die durch die Radmittelpunkte verläuft (Abbildung 7).

9.2.4. Die Schürze muss an allen Punkten hinter einer senkrechten Linie, die durch den Radmittelpunkt verläuft, mindestens 45 mm tief sein. Diese Tiefe darf vor dieser Linie stufenweise abnehmen.

9.2.5. In den Schürzen oder zwischen diesen und den Radabdeckungen dürfen keine Öffnungen vorhanden sein, durch die Verspritzungen austreten können.

### 9.3. Schmutzfänger

#### 9.3.1. Schmutzfänger müssen:

a) entweder Abschnitt 7.3 (Abbildung 3) oder

b) den Abschnitten 7.3.1, 7.3.2, 7.3.5, 7.3.8 und 9.3.2 (Abbildung 6) entsprechen.

9.3.2. Die den Spezifikationen in Kapitel II Anlage 2 des vorliegenden Anhangs entsprechenden Spritzschutzvorrichtungen sind an den in Abschnitt 9.3.1 Buchstabe b genannten Schmutzfängern zumindest entlang der ganzen Seite anzubringen.

9.3.2.1. Die Unterkante der Spritzschutzvorrichtung darf nicht mehr als 200 mm vom Boden entfernt sein. Der Abstand der Unterkante der Schmutzfänger vom Boden kann auf 300 mm erhöht werden, wenn der Hersteller es im Hinblick auf die Merkmale der Radaufhängung für technisch angemessen hält.

9.3.2.2. Die Spritzschutzvorrichtungen müssen mindestens 100 mm tief sein.

9.3.2.3. Der Schmutzfänger gemäß Abschnitt 9.3.1 Buchstabe b — ausgenommen der untere Teil einschließlich der Spritzschutzvorrichtung — darf durch eine an der Übergangsstelle zwischen dem Schmutzfänger und der Spritzschutzvorrichtung in ihrer Betriebsposition gemessene und in einem Abstand von 50 mm von der Unterkante des Schmutzfängers aufgebrauchte Kraft von 3 N pro 100 mm Breite des Schmutzfängers um höchstens 100 mm nach hinten abgelenkt werden.

9.3.3. Der Schmutzfänger darf, horizontal gemessen, nicht weiter als 200 mm von der hintersten Kante des Reifens entfernt sein.

10. Bei Mehrfachachsen muss das Spritzschutzsystem einer der Achsen, nicht jedoch der am weitesten hinten liegenden Achse, unter Umständen nicht die gesamte Breite der Lauffläche des Reifens abdecken, wenn lokal die Möglichkeit einer gegenseitigen Beeinflussung des Spritzschutzsystems und der Struktur der Achsen oder der Federung oder des Fahrgestells besteht.

Anlage 1: Beschreibungsbogen Nr... betreffend die EG-Fahrzeugtypengenehmigung in Bezug auf den Einbau von Spritzschutzsystemen

(Erläuterungen finden sich in Anhang 23 des vorliegenden Erlasses)

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit dem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Liegen Zeichnungen bei, so müssen diese im Format A4 ausgeführt oder auf dieses Format gefaltet sein und hinreichende Einzelheiten in geeignetem Maßstab enthalten. Auf gegebenenfalls beigefügten Fotos müssen hinreichende Einzelheiten zu sehen sein. Weisen die Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten elektronisch gesteuerte Funktionen auf, so sind Angaben zu ihren Leistungsmerkmalen zu machen.

## 0. ALLGEMEINES

0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):

0.2. Typ:

0.2.1. Handelsname(n) (sofern vorhanden):

0.3. Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden (b) :

0.3.1. Anbringungsstelle dieser Merkmale:

0.4. Fahrzeugklasse (c):

0.5. Name und Anschrift des Herstellers:

0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

## 1. ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS

1.1. Fotografien und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs:

1.3. Anzahl der Achsen und Räder:

1.3.1. Anzahl und Lage der Achsen mit Doppelbereifung:

1.3.2. Anzahl und Lage der gelenkten Achsen:

## 2. MASSEN UND ABMESSUNGEN (f) (g)

(in kg und mm) (gegebenenfalls auf Zeichnungen verweisen)

2.1. Radstand/Radstände (bei Vollbelastung) (g) (l):

2.6. Masse in fahrbereitem Zustand (Größt- und Kleinstwert für jede Variante): Masse des Fahrzeugs mit Aufbau und — bei Zugfahrzeugen einer anderen Klasse als M1 — mit Anhängervorrichtung, sofern vom Hersteller geliefert, in fahrbereitem Zustand oder Masse des Fahrgestells bzw. des Fahrgestells mit Führerhaus ohne Aufbau und/oder Anhängervorrichtung, wenn der Aufbau und/oder die Anhängervorrichtung nicht vom Hersteller geliefert wird (einschließlich Flüssigkeiten, Werkzeug, Ersatzrad (sofern vorhanden) und Fahrer und — für Kraftomnibusse — Masse des Mitglieds des Fahrpersonals, wenn das Fahrzeug über einen Sitz für Fahrpersonal verfügt) (h) (Größt- und Kleinstwert für jede Variante):

2.6.1. Verteilung dieser Masse auf die Achsen sowie Stützlast bei Sattelanhängern und Zentralachsanhängern (Größt- und Kleinstwert für jede Variante):

2.8. Technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand nach Angabe des Herstellers (1) (3):

## 9. AUFBAU

## 9.20. Spritzschutzsystem

## 9.20.0. Vorhanden: ja/nein/unvollständig (1)

## 9.20.1. Kurze Beschreibung des Fahrzeugs hinsichtlich des Spritzschutzsystems und seiner Bestandteile:

9.20.2. Detaillierte Zeichnungen des Spritzschutzsystems und seiner Lage am Fahrzeug, aus denen die nach den Abbildungen von Kapitel I des vorliegenden Anhangs geforderten Abmessungen hervorgehen und bei denen die am weitesten nach außen ragenden Reifen-Radkombinationen berücksichtigt werden:

## 9.20.3. Typgenehmigungsnummer(n) von Spritzschutzvorrichtungen, sofern vorhanden:

Datum, Ablagenummer

## Fußnoten

(1) Bei Fahrzeugen der Klasse N1 und N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von höchstens 7,5 Tonnen, für die die abweichende Regelung gemäß Kapitel III Abschnitt 0.1 des vorliegenden Anhangs in Anspruch genommen wird, kann der in Anhang II der Richtlinie 78/549/EWG enthaltene Beschreibungsbogen verwendet werden.

## Anlage 2: Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

## KAPITEL IV — Übereinstimmung der Produktion - Einstellung der Produktion

## 1. Übereinstimmung der Produktion

1.1. Alle Spritzschutzvorrichtungen, die das EWG-Genehmigungszeichen tragen, müssen mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Die das Genehmigungszeichen vergebende Behörde behält ein Muster zurück, das zusammen mit dem EWG-Bauartgenehmigungsbogen dazu verwendet werden kann, die Konformität der in den Verkehr gebrachten, mit dem EWG-Genehmigungszeichen versehenen Vorrichtungen mit den gestellten Anforderungen zu überprüfen.

1.2. Jeder Vorrichtungstyp wird bei der Stellung des Antrags auf EWG-Bauartgenehmigung durch das vorgelegte Muster und die beschreibenden Unterlagen festgelegt. Vorrichtungen, deren Merkmale denen des Musters gleich sind und deren Einzelteile sich mit Ausnahme von Varianten, die die Eigenschaften im Sinne des Anhangs nicht beeinträchtigen, nicht von denen des Musters unterscheiden, können als zu demselben Typ gehörig angesehen werden.

1.3. Der Hersteller hat Routineprüfungen durchzuführen, damit die Übereinstimmung der Produktion mit der genehmigten Bauart gewährleistet ist. Zu diesem Zweck muss der Hersteller:

— entweder über ein Laboratorium verfügen, das zur Durchführung der wesentlichen Prüfversuche ausgerüstet ist,

— oder die Versuche zur Prüfung der Übereinstimmung der Produktion von einem hierzu befugten Laboratorium durchführen lassen.

Die Ergebnisse der Nachprüfungen hinsichtlich der Übereinstimmung der Produktion müssen den zuständigen Behörden mindestens ein Jahr lang zugänglich sein.

1.4. Die zuständigen Behörden dürfen außerdem Stichproben durchführen.

1.5. Die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Vorrichtungstyp hat nach den in Kapitel II des vorliegenden Anhangs genannten Bedingungen und Verfahren zu erfolgen. Die Hersteller stellen den Behörden, die die Bauartgenehmigung erteilt haben, auf Antrag Exemplare des genehmigten Typs zur Verfügung, damit Versuche oder Konformitätsprüfungen durchgeführt werden können.

1.6. Übereinstimmung der Produktion liegt vor, wenn neun von zehn Stichproben die Vorschriften nach Kapitel II Anlage 1 und 2 Abschnitt 4 des vorliegenden Anhangs erfüllen.

1.7. Wird die Bedingung nach Abschnitt 1.6 nicht erfüllt, so sind weitere zehn willkürlich entnommene Muster zu prüfen. Der Mittelwert sämtlicher Messungen muss die Vorschriften nach Kapitel II Anlage 1 und 2 Abschnitt 4 erfüllen; keine Einzelmessung darf einen Wert ergeben, der diese Spezifikationen nicht zu 95 % erfüllt.

## 2. Einstellung der Produktion

Stellt der Inhaber einer EWG-Bauartgenehmigung seine Produktion ein, so muss er die zuständigen Behörden hierüber unverzüglich unterrichten.

## KAPITEL V — Abbildungen

## Abbildung 1a

Breite (q) der Radabdeckung (a) und Position der Schürze (j)

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweis: Die Abbildungen beziehen sich auf die entsprechenden Positionen in Kapitel III des vorliegenden Anhangs.

## Abbildung 1b

Beispiel für die Messung der Schürze

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

## Abbildung 2

Dimensionen der Radabdeckung und der Schürze

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweise:

1. Die Abbildungen beziehen sich auf die entsprechenden Positionen in Kapitel III des vorliegenden Anhangs.

2. T = Ausmaß der Radabdeckung

Abbildung 3

Position der Radabdeckung und des Schmutzfängers

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweis: Die Abbildungen beziehen sich auf die entsprechenden Positionen in Kapitel III des vorliegenden Anhangs.

Abbildung 4

Darstellung eines Spritzschutzsystems (Radabdeckung, Schmutzfänger, Schürze) mit Spritzschutzvorrichtungen (Wasserabsorber) für Mehrfachachsen

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Abbildung 5

Darstellung eines Spritzschutzsystems mit Spritzschutzvorrichtungen (Wasserabsorber) für Achsen mit nicht gelenkten oder selbstlenkenden Rädern (Kapitel III Abschnitt 6.2 und 8 des vorliegenden Anhangs)

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

a) Mehrfachachsen mit einem Abstand zwischen den Reifen von weniger als 250 mm

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

a) Einfachachsen oder Mehrfachachsen mit einem Abstand zwischen den Reifen von mindestens 250 mm

Abbildung 6

Darstellung eines Spritzschutzsystems mit Spritzschutzvorrichtungen (Luft/Wasserseparator) für Achsen mit gelenkten, selbstlenkenden oder nicht gelenkten Rädern

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweise:

1. Die Abbildungen beziehen sich auf die entsprechenden Positionen in Kapitel III des vorliegenden Anhangs.

2. T = Ausmaß der Radabdeckung

Abbildung 7

Darstellung eines Spritzschutzsystems mit Spritzschutzvorrichtungen (Radabdeckung, Schmutzfänger, Schürze) für Mehrfachachsen mit einem Abstand zwischen den Reifen von höchstens 300 mm

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweise:

1. Die Abbildungen beziehen sich auf die entsprechenden Positionen in Kapitel III des vorliegenden Anhangs.

2. T = Ausmaß der Radabdeckung

Abbildung 8

Prüfanordnung für Spritzschutzsysteme vom Typ Wasserabsorber (Kapitel II Anlage 1 des vorliegenden Anhangs)

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Hinweise:

A = Wasserversorgung (Pumpe)

B = Zufluss zum Sammelbehälter

C = Sammelbehälter, Innenmaße 500 (+ 5/- 0) mm Länge und 75 (+ 2/- 0) mm Breite

D = Edelstahlrohr, äußerer Durchmesser 54 mm, Wanddicke 1,2 (+/- 0,12) mm, innere und äußere Oberflächenrauigkeit Ra zwischen 0,4 und 0,8  $\mu\text{m}$

E = 12 zylindrische, radial gebohrte Löcher mit entgrateten viereckigen Rändern. Ihr Durchmesser, gemessen auf der Innen- und der Außenseite des Rohrs, beträgt 1,68 (+ 0,010/- 0) mm.

F = 500 (+ 0/- 5) mm breites Muster zur Prüfung

G = feste flache Platte

Alle Längenabmessungen sind in Millimeter angegeben.

Abbildung 9

Prüfanordnung für Spritzschutzsysteme vom Typ Luft/Wasserseparator (Kapitel II Anlage 2 des vorliegenden Anhangs)

Zur Anwendung der Tabelle siehe Abbildung

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 28. April 2011 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 beigelegt zu werden.

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE