

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2014/14206]

22 APRIL 2012. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 22 april 2012 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland (*Belgisch Staatsblad* van 9 mei 2012).

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

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2014/14206]

22 AVRIL 2012. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 22 avril 2012 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger (*Moniteur belge* du 9 mai 2012).

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

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C - 2014/14206]

22. APRIL 2012 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen
Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 22. April 2012 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen.

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

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

22. APRIL 2012 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, abgeändert durch die Gesetze vom 18. Juli 1990, 5. April 1995, 4. August 1996, 27. November 1996 und durch den Königlichen Erlass vom 20. Juli 2000, Artikel 1;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen;

Aufgrund der Stellungnahme des Beratungsausschusses Verwaltung-Industrie vom 4. Oktober 2011;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 5. Oktober 2011;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 50.555/4 des Staatsrates vom 5. Dezember 2011, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag des Ministers der Finanzen, der Ministerin des Innern, der Ministerin der Justiz und des Staatssekretärs für Mobilität,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

Artikel 1 - Der vorliegende Erlass setzt die Richtlinie 2010/47/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, um.

Art. 2 - Im Königlichen Erlass vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen werden die Anlagen I und II ersetzt durch die Anlagen I und II des vorliegenden Erlasses.

Art. 3 - Der Minister der Finanzen, der Minister des Innern, der Minister der Justiz und der Staatssekretär für Mobilität sind, jeder für seinen Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 22. April 2012

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister der Finanzen

S. VANACKERE

Die Ministerin des Innern

Frau J. MILQUET

Die Ministerin der Justiz

Frau A. TURTELBOOM

Der Staatssekretär für Mobilität

M. WATHELET

Anlage 1 zum Königlichen Erlass vom 22. April 2012 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen

Anlage 1 zum Königlichen Erlass vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen

ANLAGE I
(Vorderseite)

MUSTER FÜR EINEN BERICHT ÜBER EINE TECHNISCHE UNTERWEGSKONTROLLE MIT EINER CHECKLISTE DER PRÜFPUNKTE

1. Ort der Kontrolle
2. Datum
3. Uhrzeit
4. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs
5. Fahrzeug-Identifizierungsnummer
6. Fahrzeugklasse

(a) <input type="checkbox"/> N2 ^(a) (3,5 bis 12 t)	(e) <input type="checkbox"/> M2 ^(a) (> 9 Sitze ^(b) bis 5 t)
(b) <input type="checkbox"/> N3 ^(a) (über 12 t)	(f) <input type="checkbox"/> M3 ^(a) (> 9 Sitze ^(b) über 5 t)
(c) <input type="checkbox"/> O3 ^(a) (3,5 bis 10 t)	(g) <input type="checkbox"/> Andere Fahrzeugklasse (Artikel 1 Absatz 3)
(d) <input type="checkbox"/> O4 ^(a) (über 10 t)	
7. Unternehmen, das den Transport durchführt
 - a) Name und Anschrift
 - b) Nummer der Gemeinschaftslizenz ^(c) (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009)
8. Staatsangehörigkeit des Fahrers
9. Name des Fahrers
10. Prüfpunkte

	kontrol- liert ^(d)	nicht kont- rolliert	nicht vor- schriftsmä- ßig ^(e)
(0) Identifizierung ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Bremsanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Lenkung ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Sicht ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Lichtanlage und Elektrik ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Fahrgestell und am Fahrgestell befestigte Teile ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Sonstige Geräte einschl. Fahrtenschreiber ^(f) und Geschwindigkeitsbegrenzer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Ergebnisse der Kontrolle:
Betriebsverbot für das Fahrzeug wegen gefährlicher Mängel
12. Verschiedenes/Bemerkungen:
13. Behörde/Beamter oder Prüfer, die/der die Kontrolle durchgeführt hat
Unterschrift:

Prüfbehörde/-beamter oder Prüfer	Fahrer
.....

Anmerkung:

^(a) Fahrzeugklasse nach Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

^(b) Anzahl der Sitzplätze einschließlich Fahrersitz (Punkt S.1 im Fahrzeugschein).

^(c) Sofern vorhanden.

^(d) „Kontrolliert“ bedeutet, dass mindestens ein Posten in der Gruppe der zu überprüfenden Punkte nach Anhang II der Richtlinie 2009/40/EG in der durch die Richtlinie 2010/48/EU geänderten Fassung überprüft worden ist.

^(e) Mängel siehe Rückseite.

^(f) Prüfmethode und Leitlinien zur Mängelbewertung nach Anhang II der Richtlinie 2009/40/EG in der durch die Richtlinie 2010/48/EU geänderten Fassung.

0.	IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS	2.	LENKUNG	4.6.	Rückfahrscheinwerfer	6.1.8.	Motorhalterungen
0.1.	Zulassungskennzeichen	2.1.	Mechanischer Zustand	4.6.1.	Zustand und Funktion	6.1.9.	Motorleistung
0.2.	Fahrzeug-Identifizierungs-/Fahrgestell-/Seriennummer	2.1.1.	Zustand des Lenkgetriebes	4.6.2.	Schaltung	6.2.	Führerhaus und Karosserie
1.	BREMSANLAGE	2.1.2.	Befestigung des Lenkgehäuses	4.6.3.	Übereinstimmung mit den Vorschriften	6.2.1.	Zustand
1.1.	Mechanischer Zustand und Funktion	2.1.3.	Zustand des Lenkgestänges	4.7.	Hintere Kennzeichenbeleuchtung	6.2.2.	Befestigung
1.1.1.	Bremspedallagerung	2.1.4.	Funktion des Lenkgestänges	4.7.1.	Zustand und Funktion	6.2.3.	Türen und Türanschläge
1.1.2.	Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	2.1.5.	Servolenkung	4.7.2.	Übereinstimmung mit den Vorschriften	6.2.4.	Boden
1.1.3.	Vakuumpumpe oder Kompressor und Speicher	2.2.	Lenkrad und Lenksäule	4.8.	Rückstrahler, Seitenrückstrahler und hintere Kennzeichnungstafeln	6.2.5.	Fahrersitz
1.1.4.	Druckwarnanzeige, Manometer	2.2.1.	Zustand des Lenkrads	4.8.1.	Zustand	6.2.6.	Andere Sitze
1.1.5.	Handbremsventil	2.2.2.	Lenksäule	4.8.2.	Übereinstimmung mit den Vorschriften	6.2.7.	Betätigungseinrichtungen
1.1.6.	Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche	2.3.	Lenkungs spiel	4.9.	Kontrollleuchten	6.2.8.	Trittstufen/Einstieg
1.1.7.	Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)	2.4.	Spureinstellung	4.9.1.	Zustand und Funktion	6.2.9.	Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen
1.1.8.	Kupplungen/Kupplungskopf für Anhängerbremsen (elektrisch u. pneumatisch)	2.5.	Drehkranz	4.9.2.	Übereinstimmung mit den Vorschriften	6.2.10.	Kotflügel, Schmutzfänger, Spritzschutz
1.1.9.	Energiespeicher, Druckbehälter	3.	SICHT	4.10.	Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	7.	SONSTIGE AUSSTATTUNGEN
1.1.10.	Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (Hydraulik)	3.1.	Sichtfeld	4.11.	Elektrische Leitungen	7.1.	Sicherheitsgurte/Gurtschlösser
1.1.11.	Starre Bremsleitungen	3.2.	Scheibenzustand	4.12.	Nicht obligatorische Leuchten	7.1.1.	Montagesicherheit
1.1.12.	Flexible Bremsschläuche	3.3.	Rückspiegel	4.13.	Batterie	7.1.2.	Zustand
1.1.13.	Bremsbeläge und Bremsklötze	3.4.	Scheibenwischer	5.	ACHSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG	7.1.3.	Gurtkraftbegrenzer
1.1.14.	Bremstrommeln, Brems scheiben	3.5.	Scheibenwaschanlage	5.1.	Achsen	7.1.4.	Gurtstraffer
1.1.15.	Bremsseile, -zugstangen, -betätigungshebel, -gestänge	3.6.	Scheibenentfeuchtungssystem	5.1.1.	Achsen	7.1.5.	Airbag
1.1.16.	Radbremszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder)	4.	LEUCHTEN, RÜCKSTRAHLER, ELEKTRISCHE ANLAGE	5.1.2.	Achsschenkel	7.1.6.	Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)
1.1.17.	Bremskraftregler	4.1.	Scheinwerfer	5.1.3.	Radlager	7.2.	Feuerlöscher
1.1.18.	Automatische Gestängesteller und -anzeige	4.1.1.	Zustand und Funktion	5.2.	Räder und Reifen	7.3.	Schlösser/Sperren und Diebstahlsicherungen
1.1.19.	Dauerbremssystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	4.1.2.	Einstellung	5.2.1.	Radnabe	7.4.	Warndreieck
1.1.20.	Automatische Betätigung der Anhängerbremsen	4.1.3.	Schaltung	5.2.2.	Räder	7.5.	Verbandskasten
1.1.21.	Vollständiges Bremssystem	4.1.4.	Übereinstimmung mit den Vorschriften	5.2.3.	Reifen	7.6.	Unterlegkeil(e) für Räder
1.1.22.	Prüfanschlüsse	4.1.5.	Höheneinstellungsvorrichtungen	5.3.	Aufhängung	7.7.	Einrichtung für Schallzeichen
1.2.	Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit	4.1.6.	Scheinwerferwaschanlage	5.3.1.	Federn und Stabilisatoren	7.8.	Geschwindigkeitsmesser
1.2.1.	Wirkung	4.2.	Front- und Heckleuchten, seitliche und hintere Begrenzungslichter	5.3.2.	Stoßdämpfer	7.9.	Fahrtenschreiber
1.2.2.	Wirksamkeit	4.2.1.	Zustand und Funktion	5.3.3.	Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme	7.10.	Geschwindigkeitsbegrenzer
1.3.	Hilfsbremse (Notbremse): Wirkung und Wirksamkeit	4.2.2.	Schaltung	5.3.4.	Aufhängungsgelenke	7.11.	Kilometerzähler
1.3.1.	Wirkung	4.2.3.	Übereinstimmung mit den Vorschriften	5.3.5.	Luftfederung	7.12.	Fahrdynamikregelung (Electronic Stability Control, ESC)
1.3.2.	Wirksamkeit	4.3.	Bremsleuchten	6.	FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE	8.	GERÄUSCHENTWICKLUNG
1.4.	Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit	4.3.1.	Zustand und Funktion	6.1.	Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile	8.1.	Lärmschutzsystem
1.4.1.	Wirkung	4.3.2.	Schaltung	6.1.1.	Allgemeinzustand	8.2.	Abgasemissionen
1.4.2.	Wirksamkeit	4.3.3.	Übereinstimmung mit den Vorschriften	6.1.2.	Auspuffrohre und Schalldämpfer	8.2.1.	Emissionen von Benzinmotoren
1.5.	Dauerbremssystem: Wirkung	4.3.4.	Übereinstimmung mit den Vorschriften	6.1.3.	Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen)	8.2.1.1.	Abgasnachbehandlungssystem
1.6.	Antiblockiersystem	4.4.	Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten	6.1.4.	Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	8.2.1.2.	Abgase
		4.4.1.	Zustand und Funktion	6.1.5.	Ersatzradhalterung	8.2.2.	Emissionen von Dieselmotoren
		4.4.2.	Schaltung	6.1.6.	Anhängevorrichtung und Zueinrichtungen	8.2.2.1.	Abgasnachbehandlungssystem
		4.4.3.	Übereinstimmung mit den Vorschriften	6.1.7.	Getriebe	8.2.2.2.	Abgastrübung
		4.4.4.	Blinkfrequenz			8.3.	Unterdrückung elektromagnetischer Interferenzen
		4.5.	Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten			8.4.	Andere umweltrelevante Positionen
		4.5.1.	Zustand und Funktion			8.4.1.	Sichtbarer Rauch
		4.5.2.	Einstellung			8.4.2.	Flüssigkeitsverlust
		4.5.3.	Schaltung				
		4.5.4.	Übereinstimmung mit den Vorschriften				

Gesehen, um Unserem Erlass vom 22. April 2012 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen beigefügt zu werden.

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister der Finanzen
S. VANACKERE

Die Ministerin des Innern
Frau J. MILQUET

Die Ministerin der Justiz
Frau A. TURTELBOOM

Der Staatssekretär für Mobilität
M. WATHELET

Anlage 2 zum Königlichen Erlass vom 22. April 2012 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen

Anlage 2 zum Königlichen Erlass vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen

ANLAGE II
INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG
2. PRÜFANFORDERUNGEN
 1. Bremsanlage
 8. Umweltbelastung

1. EINLEITUNG

Diese Anlage enthält Vorschriften für die Prüfung oder Kontrolle von Bremsanlagen und Abgasemissionen im Zuge einer technischen Unterwegskontrolle. Die Verwendung von Prüfgerät bei technischen Unterwegskontrollen ist nicht verbindlich vorgeschrieben. Da sie jedoch die Qualität der Kontrollen steigert, wird empfohlen, nach Möglichkeit davon Gebrauch zu machen.

Positionen, die ohne Prüfgerät nicht geprüft werden können, wurden mit „(PG)“ gekennzeichnet.

Soweit als Verfahren „Sichtprüfung“ angegeben ist, bedeutet dies, dass der Prüfer neben der Inaugenscheinnahme die betreffenden Positionen auch handhaben, die Geräusentwicklung prüfen oder jedes andere Prüfverfahren, das kein Prüfgerät erfordert, anwenden sollte.

2. PRÜFANFORDERUNGEN

Technische Unterwegskontrollen können sich auf die nachstehenden Positionen erstrecken und unter Anwendung der unten genannten Verfahren erfolgen. Unter „Mängel“ sind mögliche Beanstandungen aufgeführt.

Position	Verfahren	Mängel
1. BREMSANLAGE		
1.1. Mechanischer Zustand und Funktion		
1.1.1. Bremspedallagerung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems Hinweis: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden.	a) Pedalachse schwergängig b) Erhebliche Abnutzung oder Spiel
1.1.2. Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems Hinweis: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden.	a) Übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden b) Freigängigkeit der Bremsbetätigungseinrichtung beeinträchtigt c) Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder abgenutzt
1.1.3. Vakuumpumpe oder Kompressor und Speicher	Sichtprüfung der Bauteile bei normalem Betriebsdruck. Zeitspanne bis zum Erreichen eines sicheren Betriebswertes für Vakuum oder Luftdruck sowie zuverlässige Funktion der Warnvorrichtung, des Mehrkreisschutzventils und des Druckabfallventils kontrollieren.	a) Luftdruck bzw. Vakuum unzureichend für mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone) b) Zeit für Aufbau des Luftdruckes/Vakuums bis zu einem sicheren Betriebswert nicht vorschriftsgemäß ⁽⁴⁾ .

Position	Verfahren	Mängel
		<ul style="list-style-type: none"> c) Mehrkreisschutzventil oder Druckabfallventil funktionieren nicht d) Luftverlust verursacht wahrnehmbaren Druckabfall, oder hörbarer Luftaustritt e) Äußere Beschädigung mit möglicher Beeinträchtigung der Funktion des Bremssystems
1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer	Funktionsprüfung	Druckwarnanzeige oder Manometer funktionsgestört oder schadhaft
1.1.5. Handbremsventil	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	<ul style="list-style-type: none"> a) Betätigungseinrichtung gebrochen, beschädigt oder übermäßig verschlissen b) Betätigungseinrichtung unsicher an Ventil befestigt oder Ventil unsicher c) Verbindungen locker oder Leckage im System d) Funktion ungenügend
1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	<ul style="list-style-type: none"> a) Ratsche greift nicht einwandfrei b) Übermäßiger Verschleiß an Hebellage- rung oder Ratschenmechanismus c) Übermäßiger Hebelweg wegen fal- scher Einstellung d) Betätigungseinrichtung fehlt, ist be- schädigt oder ohne Wirkung e) Mangelhafte Funktion, Warnvorrich- tung zeigt Funktionsstörung an
1.1.7. Bremsventile (Fuß- ventile, Druckregler, Regelventile)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	<ul style="list-style-type: none"> a) Ventil beschädigt oder übermäßiger Luftaustritt b) Übermäßiger Ölaustritt aus Kompres- sor c) Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert d) Austritt von Hydraulikflüssigkeit
1.1.8. Kupplungen/Kupp- lungskopf für Anhän- gerbremsen (elek- trisch u. pneuma- tisch)	Trennen und Wiederanschießen der Brems- systemkupplungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	<ul style="list-style-type: none"> a) Absperrhahn oder selbstschließendes Kupplungskopfventil schadhaft b) Absperrhahn oder Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert c) Übermäßige Leckage d) Falsche oder fehlende Anschlüsse e) Mangelhafte Funktion
1.1.9. Energiespeicher, Druckbehälter	Sichtprüfung	<ul style="list-style-type: none"> a) Behälter beschädigt, korrodiert oder undicht b) Entwässerungsvorrichtung unwirksam c) Behälter unsicher oder unsachgemäß montiert
1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (Hydraulik)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	<ul style="list-style-type: none"> a) Bremskraftverstärker schadhaft oder unwirksam b) Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht

Position	Verfahren	Mängel
		<ul style="list-style-type: none"> c) Hauptbremszylinder unsicher d) Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend e) Abdeckung für Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt f) Warnlicht der Bremsflüssigkeit leuchtet oder ist defekt g) Mangelhafte Funktion der Warnvorrichtung für Bremsflüssigkeitsstand
1.1.11. Starre Bremsleitungen	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	<ul style="list-style-type: none"> a) Erhebliche Ausfall- oder Bruchgefahr b) Leitungen oder Anschlüsse undicht c) Leitungen beschädigt oder übermäßig korrodiert d) Leitungen falsch verlegt
1.1.12. Flexible Bremsschläuche	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	<ul style="list-style-type: none"> a) Erhebliche Ausfall- oder Bruchgefahr b) Bremsschläuche beschädigt, durchgescheuert, verdreht oder zu kurz c) Schläuche oder Anschlüsse undicht d) Schlauchausbeulung unter Druck e) Schläuche porös
1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze	Sichtprüfung	<ul style="list-style-type: none"> a) Bremsbelag oder -klotz übermäßig abgenutzt b) Bremsbelag oder -klotz verschmutzt (Öl, Fett usw.) c) Fehlender Bremsbelag oder -klotz
1.1.14. Bremstrommeln, Bremsscheiben	Sichtprüfung	<ul style="list-style-type: none"> a) Übermäßige Abnutzung, Korrosion, Riefenbildung oder Risse in Bremstrommel oder -scheibe, unsicher oder gebrochen b) Bremstrommel oder -scheibe verschmutzt (Öl, Fett usw.) c) Fehlende Bremstrommel oder -scheibe d) Ankerplatte unsicher
1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -betätigungshebel, -gestänge	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	<ul style="list-style-type: none"> a) Seile beschädigt oder verknotet b) Bauteil übermäßig abgenutzt oder korrodiert c) Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher d) Seilführung schadhaft e) Freigängigkeit der Bremsanlage beeinträchtigt f) Abnorme Hebel-, oder Gestängewege infolge falscher Einstellung oder übermäßigen Verschleißes
1.1.16. Radbremszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	<ul style="list-style-type: none"> a) Radbremszylinder gerissen oder beschädigt b) Radbremszylinder undicht c) Radbremszylinder unsicher oder unsachgemäß montiert d) Radbremszylinder übermäßig korrodiert

Position	Verfahren	Mängel
		<ul style="list-style-type: none"> e) Unzureichender oder übermäßiger Weg des Betätigungskolbens oder der Membran f) Staubabdichtung fehlt oder ist übermäßig beschädigt
1.1.17. Bremskraftregler	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	<ul style="list-style-type: none"> a) Gestänge defekt b) Gestänge falsch eingestellt c) Ventil klemmt oder ist unwirksam d) Ventil fehlt e) Typschild fehlt f) Daten unleserlich oder nicht vorschriftsgemäß ⁽³⁾
1.1.18. Automatische Gestängesteller und -anzeige	Sichtprüfung	<ul style="list-style-type: none"> a) Gestängesteller ist beschädigt, klemmt oder weist abnormen Weg, übermäßigen Verschleiß oder falsche Einstellung auf b) Gestängesteller defekt c) Unsachgemäß montiert oder ersetzt
1.1.19. Dauerbremssystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	<ul style="list-style-type: none"> a) Anschlüsse oder Befestigungen mangelhaft b) System ist offensichtlich defekt oder fehlt
1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremsen	Lösen der Bremssystemkupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	Anhängerbremse setzt nicht automatisch ein, wenn Kupplung gelöst wird
1.1.21. Vollständiges Bremssystem	Sichtprüfung	<ul style="list-style-type: none"> a) Andere Systembauteile (z.B. Frostschutzmittelpumpe, Lufttrockner usw.) derart äußerlich beschädigt oder korrodiert, dass das Bremssystem beeinträchtigt ist b) Übermäßiger Luft- oder Frostschutzmittelaustritt c) Bauteil unsicher oder unsachgemäß montiert d) Unsachgemäße Reparatur oder Änderung eines Bauteils
1.1.22. Prüfanschlüsse (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	<ul style="list-style-type: none"> a) Fehlen b) Beschädigt, unbrauchbar oder undicht
1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit		
1.2.1 Wirkung (PG)	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand; Bremsen bis zur Höchstbremskraft steigend betätigen	<ul style="list-style-type: none"> a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft c) Bremskraft nicht abstuftbar („Rupfen“)

Position	Verfahren	Mängel
		<ul style="list-style-type: none"> d) Verlustzeit der Bremse an einem der Räder zu lang e) Starke Schwankung der Bremskraft während jeder vollen Radumdrehung
1.2.2. Wirksamkeit (PG)	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand bei Gewicht wie angetroffen	<ul style="list-style-type: none"> a) Nachfolgende Mindestwerte werden nicht erreicht: b) Klassen M₁, M₂ und M₃ — 50 % ⁽¹⁾ c) Klasse N₁ — 45 % d) Klassen N₂ und N₃ — 43 % ⁽²⁾ e) Klassen O₂, O₃ und O₄ — 40 % ⁽³⁾
1.3. Hilfsbremse (Notbremse), Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)		
1.3.1. Wirkung (PG)	Bei einem vom Betriebsbremssystem separaten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.1. beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	<ul style="list-style-type: none"> a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft c) Bremskraft nicht abstufbar („Rupfen“)
1.3.2. Wirksamkeit (PG)	Bei einem vom Betriebsbremssystem separaten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.2. beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	Wirksamkeit von weniger als 50 % ⁽⁴⁾ der Wirkung der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse, bzw. bei Sattelanhängern auf die Summe der zulässigen Achslasten
1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit		
1.4.1. Wirkung (PG)	Betätigung auf einem statischen Bremsprüfstand	Bremse ohne Wirkung an einem oder mehreren Rädern
1.4.2. Wirksamkeit (PG)	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand bei Gewicht wie angetroffen	Für alle Fahrzeuge eine Abbremswirkung von weniger als 16 % in Bezug auf die zulässige Höchstmasse oder für Kraftfahrzeuge weniger als 12 %, bezogen auf die Höchstmasse der Fahrzeugkombination, je nachdem, welcher Wert höher ist
1.5. Dauerbremssystem: Wirkung	Sichtprüfung und nach Möglichkeit Prüfung auf Funktion	<ul style="list-style-type: none"> a) Bremswirkung nicht abstufbar (nicht anwendbar bei Motorbremssystemen) b) System funktioniert nicht
1.6. Antiblockiersystem	Sichtprüfung der Warnvorrichtung	<ul style="list-style-type: none"> a) Warnvorrichtung defekt b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an

8. UMWELTBELASTUNG

8.2. Abgasemissionen

8.2.1. Emissionen von Benzinmotoren

8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	<p>a) Das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder ist offensichtlich defekt</p> <p>b) Leckagen, die Emissionsmessungen erheblich beeinträchtigen können</p>
8.2.1.2. Abgase (PG)	<p>Messung mit Hilfe eines den Vorschriften ^(*) entsprechenden Abgasanalysegeräts. Ersatzweise kann bei Fahrzeugen mit geeigneten bordeigenen Diagnosesystemen anstatt mehrerer Abgasmessungen die einwandfreie Funktion durch entsprechendes Ablesen derselben und Prüfung ihrer ordnungsgemäßen Funktion im Leerlauf entsprechend den Warnlaufempfehlungen des Fahrzeugherstellers und unter Einhaltung sonstiger Vorschriften ^(*) sowie unter Berücksichtigung entsprechender Toleranzen kontrolliert werden.</p> <p>Ersatzweise Abgasfernmessung mit Ergebnissicherung durch Standard-Prüfmethoden.</p>	<p>a) Abgasemissionen überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe</p> <p>b) Oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, die CO-Emissionen überschreiten</p> <p>1. bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem — 4,5 %, oder — 3,5 %</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften ^(*)</p> <p>2. bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem — bei Leerlauf des Motors: 0,5 % — bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 % oder — bei Leerlauf des Motors: 0,3 % ⁽⁵⁾ — bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften ^(*).</p> <p>c) Lambda außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit Herstellerangaben</p> <p>d) Bordeigenes Diagnosesystem zeigt erhebliche Störung an</p> <p>e) Abgasfernmessung weist auf erhebliche Abweichung hin</p>

8.2.2. Emissionen von Dieselmotoren

8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	<p>a) Das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder ist offensichtlich defekt</p>
-------------------------------------	--------------	---

Position	Verfahren	Mängel
		b) Leckagen, die Emissionsmessungen erheblich beeinträchtigen können
8.2.2.2. Abgastrübung (PG)	<p>a) Messung der Abgastrübung bei lastfreier Beschleunigung von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl mit Gangschalthebel in neutraler Stellung und betätigter Kupplung</p> <p>b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein. 2. Anforderungen an die Vorkonditionierung: <ol style="list-style-type: none"> i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden. ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült. <p>c) Prüfverfahren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Motor und ein ggf. vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten. 2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus ist das Fahrpedal zügig (in weniger als einer Sekunde) und stetig, jedoch nicht ungestüm, vollständig herabzudrücken, um eine maximale Förderarbeit der Einspritzpumpe zu erzielen. 3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe 	<p>a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften (*) genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:</p> <p>Abgastrübung übersteigt das auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebene Maß</p> <p>b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften (*) die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:</p> <p>— Saugmotoren: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— Turbomotoren: 3,0 m⁻¹,</p> <p>bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften (*) definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:</p> <p>— 1,5 m⁻¹ (*).</p> <p>c) Abgasfernmessung weist auf erhebliche Abweichung hin</p>

Position	Verfahren	Mängel
	<p>die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal lange genug herabgedrückt wird, d.h. bei Fahrzeugen der Klassen M₂, M₃, N₂ oder N₃ sollte die Zeit von der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen mindestens zwei Sekunden betragen.</p> <p>4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.</p> <p>5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen unter Berücksichtigung entsprechender Toleranzen deutlich unter den Grenzwerten liegen.</p> <p>Ersatzweise Abgasfernmessung mit Ergebnis-sicherung durch Standard-Prüfmethoden.</p>	

(¹) 48 % für Fahrzeuge ohne ABS oder deren Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1991 erteilt wurde.

(²) 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem Anwendungsdatum gemäß der Vorschriften (⁴) zugelassen wurden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

(³) 43 % für Sattelanhänger und Lkw-Anhänger, die nach 1988 oder ab dem Anwendungsdatum gemäß der Vorschriften (⁴) zugelassen wurden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

(⁴) 2,2 m/s² für Fahrzeuge der Klassen N1, N2 und N3.

(⁵) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten in Zeile A oder B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG in der durch die Richtlinie 98/69/EG oder später geänderten Fassung erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen oder in Betrieb gesetzt wurden.

(⁶) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten in Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie

70/220/EWG in der durch die Richtlinie 98/69/EG oder später geänderten Fassung bzw. in Zeile B1, B2 oder C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der durch die Richtlinie 1999/96/EG oder später geänderten Fassung erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

HINWEIS:

(*) „Vorschriften“ bzw. „vorschriftsgemäß“ bezieht sich auf die Typgenehmigungsanforderungen bei der ersten Zulassung oder Inbetriebnahme, Nachrüstungsvorschriften sowie auf nationale Vorschriften des Zulassungsstaats.

Gesehen, um Unserem Erlass vom 22. April 2012 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen beigefügt zu werden.

ALBERT
Von Königs wegen:

Der Minister der Finanzen
S. VANACKERE

Die Ministerin des Innern
Frau J. MILQUET

Die Ministerin der Justiz
Frau A. TURTELBOOM

Der Staatssekretär für Mobilität
M. WATHELET