

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

13. APRIL 2023 - Erlass der Wallonischen Regierung über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Gesetzes vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, Artikel 1, zuletzt abgeändert am 31. Juli 2020;

Aufgrund des Dekrets vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, Artikel 4, 5, 14, 15, 24, 33;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Verstöße in Sachen technische Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen;

Aufgrund des Berichts vom 20. Februar 2023, der gemäß Artikel 3 Ziffer 2 des Dekrets vom 11. April 2014 zur Umsetzung der Resolutionen der im September 1995 in Peking organisierten Weltfrauenkonferenz der Vereinten Nationen und zur Integration des Gender Mainstreaming in allen regionalen politischen Vorhaben erstellt wurde;

Aufgrund der am 13. Dezember 2021 abgegebenen Stellungnahme des Beratungsausschusses "Verwaltung-Industrie";

Aufgrund der am 28. Februar 2023 abgegebenen Stellungnahme des Finanzinspektors;

Aufgrund des am 10. März 2023 gegebenen Einverständnisses des Ministers für Haushalt;

Aufgrund des am 30. März 2023 in Anwendung des Artikels 84 § 1 Absatz 1 Ziffer 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens Nr. 73.235/4 des Staatsrats;

Auf Vorschlag der Ministerin für die Verkehrssicherheit;

Nach Beratung,

Beschließt:

KAPITEL 1 - Einleitende Bestimmungen und Definitionen

Artikel 1 - Durch vorliegenden Erlass wird die Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle

der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG umgesetzt.

Art. 2 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. **Minister:** der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört;
2. **Fahrzeug:** sämtliche nicht schienengebundene Kraftfahrzeuge oder ihre Anhänger;
3. **Kraftfahrzeug:** ein Radfahrzeug mit eigenem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h;
4. **Nutzfahrzeug:** ein Kraftfahrzeug samt zugehörigem Anhänger oder Sattelanhänger, das vorwiegend für die gewerbliche Beförderung von Gütern oder Fahrgästen genutzt wird, beispielsweise im gewerblichen Verkehr, im Werkverkehr oder zu anderen gewerblichen Zwecken;
5. **Anhänger:** ein Radfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden;
6. **Sattelanhänger:** einen Anhänger, der dafür ausgelegt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, dass er teilweise auf diesem aufliegt und ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;
7. **Ladung:** alle Güter, die normalerweise in oder auf dem für die Lastaufnahme ausgelegten Teil des Fahrzeugs platziert werden und nicht dauerhaft am Fahrzeug befestigt sind, einschließlich Gegenständen in Lastträgern wie Transportkisten, Wechsellaufbauten oder Containern auf Fahrzeugen;
8. **Verlader:** jede natürliche oder juristische Person, die im Frachtbrief oder im Konnossement als solcher bezeichnet wird, oder, falls keine Bezeichnung vorhanden ist, die Person, die ein Transportmittel belädt oder befüllt, die Ladung auf ein Transportmittel stellt, oder eine sonstige Beladung oder Containerbeladung ausführt;
9. **der Verpacker:** die Person, die für die Verpackung der zu transportierenden Ladeinheit sorgt;
10. **der Versender:** die Person, die eine Ladung vorbereitet, die sie zur Beförderung bereitstellt;
11. **Verpackung:** die die Ware umgebende Verpackungsschicht, die es ermöglicht, die verschiedenen logistischen Vorgänge an dem Produkt unter optimalen Bedingungen durchzuführen;
12. **Ladeinheit:** die so palettierte, verpackte, verpackte oder vorbereitete Ladung, dass sie gemäß den geltenden Rechtsvorschriften gehandhabt, transportiert und gesichert werden kann;
13. **in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug:** ein in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, abgekürzt EU, oder des Europäischen Wirtschaftsraums, abgekürzt EWR, zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug;
14. **in einem Vertragsstaat des Übereinkommens über den Straßenverkehr zugelassenes Fahrzeug:** ein Fahrzeug, das in einem Vertragsstaat des Übereinkommens über den Straßenverkehr und seiner Anhänge, geschlossen in Wien am 8. November 1968, zugelassen oder in Betrieb genommen wurde;

15. **Unternehmen:** ein Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates;
16. **technische Überwachung:** Prüfungen im Sinne von Artikel 3 Ziffer 9 der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und von Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG;
17. **technische Unterwegskontrolle:** eine unerwartete technische Kontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Nutzfahrzeugs durch die zuständigen Behörden oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht;
18. **Prüfbescheinigung:** die Prüfbescheinigung gemäß der Definition von Artikel 1 § 2 Ziffer 20 der technischen Regelung oder ein gleichwertiges Dokument, das von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates oder eines Vertragsstaates des Übereinkommens über den Straßenverkehr ausgestellt wurde, in der das Ergebnis der technischen Kontrolle des Nutzfahrzeugs enthalten ist;
19. **zuständige Behörde:** eine von einem Mitgliedstaat oder Nichtmitgliedstaat mit der Verwaltung des Systems technischer Unterwegskontrollen, einschließlich der Durchführung dieser Kontrollen, betraute Behörde oder öffentliche Stelle;
20. **befugter Bediensteter:** der in Artikel 14 des Dekrets vom 4. April 2019 genannte befugte Bedienstete
21. **mit der technischen Überwachung betrauter Prüfer:** jede Person im Sinne von Artikel 14 des Königlichen Erlasses vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind;
22. **der Königliche Erlass vom 23. Dezember 1994:** der Königliche Erlass vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Stellen, die mit der Kontrolle der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind;
23. **Mängel:** technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei technischen Unterwegskontrollen festgestellt werden;
24. **mobile Kontrolleinheit:** ein nicht ortsgebundenes System von Prüfgeräten, das für gründlichere Unterwegskontrollen benötigt wird und von mit der technischen Überwachung betrauten Prüfern bedient wird;
25. **spezielle Einrichtung für Unterwegskontrollen:** ein fester Bereich für die Durchführung anfänglicher und/oder gründlicherer technischer Unterwegskontrollen, der auch mit dauerhaft dort angebrachten Prüfgeräten ausgestattet sein kann;
26. **Dekret vom 4. April 2019:** das Dekret vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit;
27. **Übereinkommen über den Straßenverkehr:** das Übereinkommen über den Straßenverkehr, geschlossen in Wien am 8. November 1968, und das Europäische Zusatzübereinkommen und Anhang zur Ergänzung dieses Übereinkommens, geschlossen in Genf am 1. Mai 1971;

28. **Richtlinie 2014/47/EU vom 3. April 2014:** Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG, abgeändert durch die delegierte Richtlinie (EU) 2021/1716 der Kommission vom 29. Juni 2021 zur Änderung der Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich Änderungen der Bezeichnungen von Fahrzeugklassen aufgrund von Änderungen der Typgenehmigungsvorschriften;
29. **Kontaktstelle:** die kraft Artikel 17 der Richtlinie 2014/47/EU vom 3. April 2014 benannte Kontaktstelle;
30. **technische Regelung:** der Königliche Erlass vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör;
31. **Stauvorrichtung:** eine Vorrichtung, die speziell dazu ausgelegt und angefertigt worden ist, um eine Ladung zu befestigen, sie an ihrem Platz zu halten oder zu stauen, einschließlich der strukturellen Teile des Nutzfahrzeugs;
32. **integrierte Verriegelungsvorrichtung:** eine Vorrichtung, die dazu ausgelegt ist und benutzt wird, um eine Ladung zu befestigen und zu verriegeln, indem man die Befestigungspunkte der Ladung mit den Verankerungspunkten des Nutzfahrzeugs verbindet;
33. **Verankerungspunkt:** der Teil der Struktur, der Apparatur oder des Zubehörs eines Nutzfahrzeugs oder einer Ladung, an dem eine Stauvorrichtung befestigt wird;
34. **Ladungssicherungssystem:** eine Ausrüstung oder Kombination von Ausrüstungen, die benutzt wird, um eine Ladung zu befestigen oder zu stauen, einschließlich der Vorrichtungen zum Stauen der Ladung sowie all ihrer Bestandteile;
35. **Kraftverkehrsunternehmer:** die Person, die die Güterbeförderung für eigene Rechnung oder für Rechnung Dritter durchführt.

KAPITEL 2 - Anwendungsbereich

Art. 3 - Die technischen Unterwegskontrollen gemäß dem vorliegenden Erlass betreffen die Nutzfahrzeuge, die mit einem belgischen Kennzeichen, einem Kennzeichen eines Mitgliedstaats oder eines Vertragsstaats des Übereinkommens über den Straßenverkehr verkehren, die unter die folgenden Kategorien fallen und diesen gleichgestellt sind:

- 1) vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz - Fahrzeugklassen M2 und M3;
- 2) vorwiegend für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge - Fahrzeugklassen N2 und N3;
- 3) vorwiegend für die Beförderung von Gütern und Personen, aber auch für die Unterbringung von Personen ausgelegte und gebaute Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen - Fahrzeugklassen O3 und O4;
- 4) vorwiegend für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge - Fahrzeugklasse N1;

- 5) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen der Kategorie Tb sowie die land- oder forstwirtschaftlichen Anhänger der Kategorie Rb;
- 6) Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die zu den langsamen Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg gehören, mit Ausnahme derjenigen, die ausschließlich für den beruflichen oder privaten Gebrauch in der Landwirtschaft, im Gartenbau, in der Forstwirtschaft oder in der Fischzucht bestimmt sind.

Bei den in den Ziffern 1 bis 3 genannten Fahrzeugen wird die Gesamtzahl der technischen Unterwegskontrollen im Verhältnis zur Anzahl der in der Wallonischen Region zugelassenen Fahrzeuge bestimmt.

KAPITEL 3 - Kontrolle

Abschnitt 1 - Kompetenzen

Art. 4 - § 1. Die befugten Bediensteten, führen in Zusammenarbeit mit den mit der technischen Überwachung betrauten Prüfern technische Unterwegskontrollen durch. Die gründlichen technischen Kontrollen gemäß Artikel 10 werden von einem mit der technischen Überwachung betrauten Prüfer durchgeführt.

§ 2. Unbeschadet des Artikels 15 des Dekrets vom 4. April 2019 können die befugten Bediensteten:

1. vom Fahrer des Nutzfahrzeugs die Vorlage der Prüfbescheinigung oder eines gleichwertigen Dokuments gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Dekrets vom 4. April 2019 verlangen;
2. den Verkehr des Nutzfahrzeugs verbieten, wenn sie entweder feststellen:
 - a) dass die Ladungssicherung des Nutzfahrzeugs nicht den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses entspricht oder nicht vorhanden ist, oder
 - b) dass das Nutzfahrzeug ohne eine gültige Prüfbescheinigung oder ein gleichwertiges Dokument in verkehrt;
 - c) das Fahrzeug gemäß Artikel 11 in die Kategorie der erheblichen oder gefährlichen Mängel eingestuft wird oder die Ladungssicherung in die Kategorie der erheblichen oder gefährlichen Mängel eingestuft wird;
3. den Fahrer des Fahrzeugs anweisen, das Nutzfahrzeug an einen Ort zu fahren, den sie angeben, um eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit zu vermeiden.

Die in Absatz 1 Ziffern 1, 2 und 3 angeführten Maßnahmen haben so lange Bestand, wie der Verstoß andauert.

Abschnitt 2 - Auswahl der Fahrzeuge und Durchführung der Kontrolle

Art 5 - Die befugten Bediensteten und die mit der technischen Überwachung betrauten Prüfer wählen das Fahrzeug aus und führen die Kontrolle durch unabhängig:

- 1° von der Staatsangehörigkeit des Fahrzeugführers;
- 2° des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde.

Art. 6 - Die technischen Unterwegskontrollen werden unter Berücksichtigung der Notwendigkeit durchgeführt, die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

Art. 7 - Die im Rahmen der Kontrolle eingesetzten Vorrichtungen und Prüfgeräte erfüllen die Bauvorschriften und Bedingungen, die vom Minister oder von seinem Vertreter festgelegt werden.

Sie werden mindestens einmal im Jahr von einer vom Minister oder seinem Vertreter bezeichneten Prüfstelle überprüft.

Abschnitt 3 - Anfängliche und gründlichere technische Unterwegskontrolle

Art. 8 - Die ausgewählten Fahrzeuge werden einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle gemäß Artikel 9 unterzogen.

Je nach dem Ergebnis der anfänglichen Kontrolle und der Art des festgestellten Mangels entscheidet der befugte Bedienstete, ob das Nutzfahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle gemäß Artikel 10 unterzogen werden muss.

Art. 9 - § 1. Die anfängliche technische Unterwegskontrolle umfasst:

1° die Überprüfung, ob für das Fahrzeug eine gültige Prüfbescheinigung oder ein gleichwertiges Dokument und gegebenenfalls ein Bericht über eine technische Unterwegskontrolle vorliegt, der an Bord mitgeführt wird;

2° die Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs;

3° die Überprüfung, ob das Fahrzeug mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet ist, außer wenn es zu einer in Artikel 3 definierten Fahrzeugklasse gehört, die keinen Geschwindigkeitsbegrenzer vorschreibt;

4° die Bewertung der Konformität und Wirksamkeit des Geschwindigkeitsbegrenzers, außer wenn er zu einer Fahrzeugklasse gehört, die keinen Geschwindigkeitsbegrenzer vorschreibt, oder die Überprüfung, ob die Geschwindigkeit des Nutzfahrzeugs auf den vorgeschriebenen Wert begrenzt ist;

5° die Überprüfung der Konformität des vom Hersteller eingebauten Abgasnachbehandlungssystems.

Was Ziffer 1 betrifft, wird geprüft, ob Mängel, die im vorangegangenen Bericht über die technische Unterwegskontrolle festgestellt wurden, behoben worden sind oder nicht.

Die anfängliche technische Unterwegskontrolle kann umfassen:

1° die Überprüfung, ob die Ladung des Nutzfahrzeugs gesichert ist;

2° Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Nutzfahrzeugs gemäß Artikel 12;

3° technische Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode.

Was Ziffer 3 betrifft, können derartige technische Prüfungen durchgeführt werden, um eine Entscheidung, das Nutzfahrzeug einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen, zu begründen oder um zu verlangen, dass die Mängel im Einklang mit Artikel 20.

Art. 10 - § 1. Bei einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle werden diejenigen in Anhang 1 und gegebenenfalls in Anhang 5 des Übereinkommens über den Straßenverkehr aufgeführten Positionen geprüft, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen sind:

- 1° die Sicherheit der Bremsanlage;
- 2° die Sicherheit der Reifen;
- 3° die Sicherheit der Räder;
- 4° die Sicherheit des Fahrgestells;
- 5° die Umweltbelastung gemäß Anhang 1, 3, 8.

Die Kontrolle nach Absatz 1 wird nach den in Anhang 1 aufgeführten empfohlenen Methoden für die Kontrolle dieser Positionen durchgeführt.

Wenn aus der Prüfbescheinigung oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der in Anhang 1 aufgeführten Positionen während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war, so wird von einer erneuten Überprüfung abgesehen, es sei denn:

- 1° eine solche Überprüfung ist aufgrund eines offensichtlichen Mangels gerechtfertigt;
- 2° der allgemeine Zustand des Fahrzeugs lässt vermuten, dass das Fahrzeug den geltenden Vorschriften nicht entspricht.

§ 2. Die gründlichere technische Unterwegskontrolle wird wie folgt durchgeführt:

- 1° unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit;
- 2° in einer vom Minister bezeichneten speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder
- 3° in einer gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zugelassenen Prüfstation.

In den in Ziffern 2 und 3 genannten Fällen wird die gründlichere Kontrolle so schnell wie möglich in einer der nächstgelegenen verfügbaren Einrichtungen oder Zentren durchgeführt.

Wird die gründlichere Unterwegskontrolle in einer Kontrollstation einer in Ziffer 3 genannten Prüfstation durchgeführt, so ist der anwendbare Gebührentarif der gemäß der technischen Regelung festgelegte Tarif.

Wird die Zahlung der Gebühr verweigert, kann das kontrollierte Fahrzeug nach dem in Artikel 34 § 3 des Dekrets vom 4. April 2019 beschriebenen Verfahren bis zur Zahlung der Gebühr festgesetzt und beschlagnahmt werden.

§ 3. Mobile Kontrolleinheiten und spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen gemäß Paragraf 2 Ziffern 1 und 2 müssen über die geeignete Ausstattung für die Durchführung einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle verfügen; dies schließt die Ausrüstung ein, die zur Beurteilung des Zustands der Bremsen und der Bremswirkung, der Lenkung und der Aufhängung des Nutzfahrzeugs bzw. der vom Nutzfahrzeug ausgehenden Umweltbelastung erforderlich ist.

Verfügen diese Einheiten oder Einrichtungen nicht über die Ausrüstung, die zur Prüfung einer für die anfängliche Unterwegskontrolle vorgesehenen Position erforderlich ist, so wird das Fahrzeug zu einer technischen Prüfstation oder -einrichtung verbracht, in der eine gründliche Prüfung dieser Position durchgeführt werden kann.

Art. 11 - Anhang 1 enthält für jede zu prüfende Position ein Verzeichnis der möglichen Mängel und ihrer Schwere.

Die festgestellten Mängel werden in eine der folgenden Gruppen eingestuft:

1° geringe Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten;

2° erhebliche Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;

3° gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen.

Weist ein Fahrzeug Mängel auf, die unter mehrere Mängelgruppen fallen, so wird es in die Gruppe eingeordnet, die dem schwerwiegenderen Mangel entspricht.

Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln innerhalb der gleichen Prüfbereiche gemäß Anhang 1 Ziffer 1 wird in die nächsthöhere Mängelgruppe eingestuft, wenn davon auszugehen ist, dass das Zusammenwirken dieser Mängel eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.

Abschnitt 4 - Kontrolle der Ladungssicherung

Art. 12 - § 1. Bei den in Artikel 3 Ziffern 2 bis 6 genannten Fahrzeugen, die für die Güterbeförderung verwendet werden, kann die Ladungssicherung gemäß Anlage 2 und Artikel 30 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vorgenommen werden. Der befugte Bedienstete stellt sicher, dass die Ladung so gesichert ist, dass der sichere Fahrbetrieb nicht beeinträchtigt wird und keine Gefährdung von Leben, Gesundheit, Sachwerten oder der Umwelt besteht.

§ 2. Unbeschadet der Anforderungen für die Beförderung bestimmter Arten von Gütern, beispielsweise von Gütern, die vom Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) erfasst werden, finden für die Ladungssicherung und deren Kontrolle die gemäß den in Artikel 13 festgelegten Bedingungen und die Regeln der Artikel 14 bis 17 Anwendung.

Art. 13 - § 1. Der Fahrzeugführer:

1° führt eine Sichtkontrolle durch, um sich zu vergewissern, dass die hinteren Ladetüren, die einklappbare Ladeklappe, die Türen, die Planen, das Ersatzrad und die anderen Ausrüstungen, die mit der Benutzung des Fahrzeugs zusammenhängen, befestigt sind;

2° vergewissert sich, dass die Ladung keine Behinderung für ein sicheres Führen des Fahrzeugs darstellt;

3° vergewissert sich, dass der Schwerpunkt der Ladung auf dem Fahrzeug möglichst zentriert liegt;

4° benutzt sein Fahrzeug nicht, wenn das System zur Sicherung der im oder auf dem Fahrzeug beförderten Ladung nicht den Bedingungen des Artikels 15 entspricht.

§ 2. Der Kraftverkehrsunternehmer :

1° stellt ein Fahrzeug zur Verfügung, das für die ihm anvertraute Last geeignet ist;

2° stellt am Ladeplatz ein sauberes Fahrzeug zur Verfügung, das frei von strukturellen Schäden ist;

- 3° befestigt den Container am Fahrgestell;
- 4° sichert die Ladung gemäß dem vorliegenden Artikel.

Der Kraftverkehrsunternehmer stellt alle in Paragraf 4 Ziffer 4 genannten Informationen des Verladers befugten Bediensteten und Personen im Rahmen einer Prüfung oder einer technischen Unterwegskontrolle zur Verfügung.

§ 3. Der Verpacker :

- 1° beschreibt die Waren und ihre Verpackung oder Ladeeinheit;
 - 2° beschreibt, wenn die Gefahr besteht, dass die Waren durch Zurrgurte beschädigt werden, eine alternative Methode, um die Waren zu sichern.;
 - 3° verpackt nach den geltenden Normen;
- Zu Ziffer 2: Wenn diese alternative Methode spezifische Anforderungen an das verwendete Fahrzeug stellt, werden diese erwähnt.

§ 4. Der Verloader.

- 1° verteilt die Last auf der Ladefläche;
- 2° ermöglicht eine ordnungsgemäße Ladungssicherung;
- 3° kontrolliert die ordnungsgemäße Ladungssicherung vor der Abfahrt des Fahrzeugs;
- 4° übermittelt dem Transporteur, auf den er zurückgreift, vorab schriftlich alle Informationen, die der Kraftverkehrsunternehmer für notwendig erachtet, um die Güter zu sichern.

Die in Ziffer 4 genannten Informationen werden auf Anfrage eines befugten Bediensteten bei einer technischen Unterwegskontrolle mitgeteilt und umfassen mindestens:

- 1° die Art der Ladungseinheit;
- 2° die Masse der Ladung, die Masse der Container oder Wechselaufbauten und die Masse jeder Ladeeinheit;
- 3° die Position des Schwerpunkts jeder Ladeeinheit wenn sie sich nicht in der Mitte befindet;
- 4° die Außenabmessungen jeder Ladeeinheit;
- 5° die Einschränkungen hinsichtlich der Stapelung und der Ausrichtung, die während des Transports eingehalten werden müssen;
- 6° der Reibungskoeffizient der Güter in Bezug auf ihre Ladefläche, insoweit dieser nicht bereits in Anhang B der europäischen Norm 12195 oder im Anhang zu den Normen IMO/UNECE/ILO (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) festgelegt ist;
- 7° alle ergänzenden Informationen für eine korrekte Ladungssicherung.

§ 5. Der Versender, der Auftraggeber, also jede natürliche oder juristische Person, die den Transport in Auftrag gibt, die Verladung der Güter an den Kraftverkehrsunternehmer vorbereitet und anordnet, der Spediteur oder der Abfertigungsspediteur stellt alle erforderlichen Dokumente zur Verfügung, mindestens aber:

- 1° eine Beschreibung der Waren;
- 2° die Masse der gesamten Ladung, des Containers oder des Wechselaufbaus und die Masse jeder Ladeeinheit;

- 3° alle Informationen, die für eine korrekte Verpackung unerlässlich sind;
- 4° die Benachrichtigung des Verpackers oder Kraftverkehrsunternehmers über besondere Transportparameter für Einzelverpackungen.

Art. 14 - Wenn die Primärverpackung eines Guts nicht solide genug ist, um eine sichere Güterbeförderung zu gewährleisten, umhüllen der Verpacker oder der Verlader die Güter mit einer zusätzlichen Transportverpackung, die solide genug ist, um eine gute Ladungssicherung zu ermöglichen.

Art. 15 - § 1. Die Ladungssicherung hält folgenden, beim Beschleunigen bzw. Abbremsen des Fahrzeugs auftretenden Kräften stand:

- 1° in Fahrtrichtung dem 0,8-Fachen des Gewichts der Ladung;
- 2° in seitlicher Richtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung;
- 3° entgegen der Fahrtrichtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung.

Die Sicherung verhindert die Bewegung der Ladung in jede Richtung. Teile der Ladung dürfen ihre Lage zueinander sowie zu Fahrzeugwänden oder -oberflächen nicht ändern, und die Ladung darf sich nicht aus dem Laderaum herausbewegen noch außerhalb der Ladefläche gelangen.

Selbst bei Lasten, bei denen nicht die Gefahr besteht, dass sie ihre Lage ändern, werden Maßnahmen wie die Arretierung oder Sicherung ergriffen, um zu verhindern, dass sie aufgrund von vertikalen Vibrationen, die die Reibungskraft zwischen der Last und der Ladeplattform verringern können, wesentlich bewegt werden. Eine Ladung, die gemäß den vom Minister festgelegten Anforderungen umschlossen, befestigt oder verstaut ist, bedeutet, dass das System zur Ladungssicherung die Anforderungen des vorliegenden Paragraphen erfüllt.

§ 2. Wenn ein Bestandteil des Ladungssicherungssystems einer wie in Paragraph 1 beschriebenen Kraft ausgesetzt ist, darf die darauf ausgeübte Druckkraft die maximale Nennlast dieses Teils nicht überschreiten, .d.h. die maximale Last, die unter normalen Betriebsbedingungen auf einen Bestandteil eines Ladungssicherungssystems ausgeübt werden kann.

Art.16

§ 1. Die Bestandteile eines Ladungssicherungssystems:

- 1° müssen einwandfrei funktionieren,
- 2° müssen für den Gebrauch, der davon gemacht wird, geeignet sein,
- 3° dürfen keine Knoten und keine beschädigten oder abgenutzten Elemente aufweisen, die sich auf ihre Funktionstüchtigkeit, was die Ladungssicherung betrifft, auswirken könnten,
- 4° dürfen keine Risse, Schnitte oder Ausfransungen aufweisen,
- 5° müssen den in Artikel 17 angeführten europäischen und/oder internationalen Produktnormen entsprechen.

§ 2. Das Ladungssicherungssystem, das benutzt wird, um eine Ladung in oder auf einem Fahrzeug zu umschließen, zu befestigen oder zu stauen, muss den

Abmessungen, der Form, der Konsistenz und den Merkmalen der Ladung angepasst sein.

Das Ladungssicherungssystem kann aus einer einfachen oder kombinierten Anbringung von Ladungssicherungssystemen bestehen.

§ 3. Zur Befestigung der Ladung werden eine oder mehrere der folgenden Sicherungsmethoden verwendet:

- 1° Blockieren,
- 2° Verriegeln, lokal oder gesamt,
- 3° Direktzurren;
- 4° Niederzurren.

§ 4. Die Stauvorrichtung oder die integrierte Verriegelungsvorrichtung, die benutzt wird, um die Ladung zu befestigen, muss selber so gesichert werden, dass sie sich nicht entriegeln oder lösen kann.

Die Stauvorrichtung oder die integrierte Verriegelungsvorrichtung, die benutzt wird, um die Ladung in oder auf einem Fahrzeug zu befestigen, muss:

- 1° für die Zwecke, für die sie gebraucht wird, ausgelegt und angefertigt worden sein und
- 2° gemäß den Spezifikationen des Herstellers und der geltenden europäischen und/oder internationalen Normen benutzt und unterhalten werden.

Art. 17 - Die Sicherung und die Mittel zur Sicherung entsprechen jeweils der neuesten Fassung der folgenden Normen und tragen deren Referenz:

| Norm | Gegenstand |
|--------------------|----------------------------------|
| EN 12195-1 | Berechnungen von Zurrkräften |
| EN 12640 | Zurpunkte |
| EN 12642 | Stabilität von Fahrzeugaufbauten |
| EN 12195-2 | Zurrgurte aus Chemiefasern |
| EN 12195-3 | Zurrketten |
| EN 12195-4 | Zurrdrahtseile |
| ISO 1161, ISO 1496 | ISO-Container |
| EN 283 | Wechselbehälter |
| EN 12641 | Planen |
| EUMOS 40511 | Pfosten — Rungen |
| EUMOS 40509 | Transportverpackung |

Güter, die in loser Schüttung befördert werden, sind je nach ihrer Art mit einer Plane oder einem Netz abzudecken, es sei denn, die Ladung ist so beschaffen, dass sie keinen Staub oder Rückstände auf der öffentlichen Straße erzeugen kann.

Art. 18 - Die in Artikel 20 genannten Folgemaßnahmen finden auch für erhebliche oder gefährliche Mängel bei der Ladungssicherung Anwendung.

*Abschnitt 5 Bericht über die Kontrolle und Datenbank über technische
Unterwegskontrollen*

Art. 19 - § 1. Bei jeder anfänglichen technischen Unterwegskontrolle werden folgende Informationen gesammelt:

- 1° Land der Zulassung des Fahrzeugs,
- 2° Fahrzeugklasse,
- 3° Ergebnis der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle.

§ 2. Nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle erstellt der mit der technischen Überwachung betraute Prüfer einen Bericht nach dem Muster in Anhang 4.

Er übergibt dem Führer des Fahrzeugs eine Kopie des Kontrollberichts.

Der mit der technischen Überwachung betraute Prüfer teilt dem befugten Bediensteten die Ergebnisse der gründlicheren technischen Unterwegskontrollen mit. Der befugte Bedienstete bewahrt diese Informationen für einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten ab dem Datum ihres Erhalts auf.

§ 3. Die Prüfbescheinigung der letzten regelmäßigen technischen Kontrolle und der in Paragraph 2 erwähnte Bericht sind im Fahrzeug aufzubewahren.

*Abschnitt 6 - Maßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln oder im Falle
einer direkten und unmittelbaren Gefahr für die Verkehrssicherheit*

Art. 20 - § 1. Unbeschadet des Artikels 21 wird einem Fahrzeug, das einen bei der Kontrolle festgestellten erheblichen oder gefährlichen Mangel aufweist, die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr bis zur Behebung des Mangels untersagt.

§ 2. Wenn das in Paragraph 1 angeführte Fahrzeug in Belgien zugelassen ist, kann der befugte Bedienstete beschließen, dass es innerhalb einer bestimmten Frist einer vollständigen technischen Prüfung zu unterziehen ist.

Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen, so kann der befugte Bedienstete über die Kontaktstelle, die zuständige Behörde dieses anderen Mitgliedstaats darum bitten, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, wie z.B. eine neue Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung des Fahrzeugs durchzuführen.

Werden erhebliche oder gefährliche Mängel an einem außerhalb der Union zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so unterrichtet der befugte Bedienstete wenn möglich die zuständige Behörde dieses Landes.

Art. 21 - § 1. Im Fall von Mängeln, die zügig oder unverzüglich beseitigt werden müssen, weil sie eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, wird die Nutzung des betreffenden Fahrzeugs eingeschränkt oder ggf. durch den Entzug der Fahrzeugdokumente untersagt, bis diese Mängel behoben worden sind.

Der befugte Bedienstete kann die Nutzung des Fahrzeugs gestatten, um es in die Lage zu versetzen, eine der nächsten Werkstätten zu erreichen, wo diese Mängel behoben werden können, vorausgesetzt:

- 1° die betreffenden gefährlichen Mängel sind so weit behoben worden, dass das Fahrzeug eine dieser Werkstätten erreichen kann und
- 2° es keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit seiner Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer darstellt.

Der befugte Bedienstete kann beschließen, das Fahrzeug bis zur Werkstatt zu begleiten.

§ 2. Im Fall von Mängeln, die nicht unverzüglich beseitigt werden müssen, legt der befugte Bedienstete die Bedingungen und eine vernünftige Frist für Beseitigung der Mängel fest.

§ 3. Kann das Fahrzeug nicht so weit instandgesetzt werden, dass es eine Werkstatt erreichen kann, so kann es an einen Ort gebracht werden, an dem es repariert werden kann.

KAPITEL 4 - Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und mit der Europäischen Kommission

Art. 22 - § 1. Werden an einem nicht in Belgien zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel oder solche Mängel festgestellt, die zu einer Einschränkung oder einem Verbot der Benutzung des Fahrzeugs führen, so unterrichtet die Kontaktstelle die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ergebnisse dieser Kontrolle.

Dabei müssen Angaben zu den Positionen des Berichts über die Unterwegskontrolle gemäß Anhang 4 gemacht werden.

§ 2. Werden außerhalb des Königreichs an einem in Belgien zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel festgestellt, und ersucht die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug kontrolliert worden ist, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, kann das Fahrzeug einer technischen Prüfung in Belgien unterzogen werden.

Unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen gelten für diese Fälle gemäß Absatz 1 die gleichen Regeln wie diejenigen für die Prüfungen im Sinne von Artikel 23sexies § 1 der technischen Regelung.

Wird das betreffende Fahrzeug binnen der festgelegten Frist nicht zur Prüfung vorgeführt, hat dies zur Folge, dass es nicht mehr durch eine gültige Prüfbescheinigung gedeckt wird.

Die befugten Bediensteten oder die Bediensteten der in Sachen Fahrzeugzertifizierung und -genehmigung zuständigen Direktion des Öffentlichen Dienstes der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen bewertet jeden bei ihr von einer ausländischen Instanz eingereichten Antrag und übermittelt diesen Antrag falls notwendig einer gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zugelassenen Einrichtung.

Die Kontaktstelle informiert die Kontaktstelle des Mitgliedstaats der Europäischen Union, in dem die Mängel festgestellt worden sind, über die ergriffenen Maßnahmen.

Wenn ein Antrag einer gemäß dem vorgenannten Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zugelassenen Einrichtung übermittelt wird, wird der Inhaber des Fahrzeugs von den in Absatz 4 aufgeführten Bediensteten einberufen, um binnen fünfzehn Tagen nach Zustellung dieser Einberufung eine vollständige Prüfung des Fahrzeugs vornehmen zu lassen.

Die zugelassene Einrichtung übermittelt der in Sachen Fahrzeugzertifizierung und -genehmigung zuständigen Direktion des Öffentlichen Dienstes der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen sowie den befugten Bediensteten das Ergebnis dieser Prüfung.

Art. 23 - Die befugten Bediensteten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um im Einvernehmen mit anderen Mitgliedstaaten mindestens einmal jährlich untereinander abgestimmte technische Unterwegskontrollen durchzuführen.

Art. 24 - Alle zwei Jahre vor dem 31. März übermitteln die befugten Bediensteten der Kontaktstelle auf elektronischem Wege die über die im Laufe der zwei vorherigen Jahre geprüften Fahrzeuge gesammelten Daten, zum Zwecke der weiteren Übermittlung an die Kommission.

Diese Daten enthalten folgende Angaben:

- 1° die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge,
- 2° die Fahrzeugklasse der kontrollierten Fahrzeuge,
- 3° das Land der Zulassung für jedes kontrollierte Fahrzeug,
- 4° im Fall gründlicherer Kontrollen die geprüften Bereiche und die Positionen mit dem Ergebnis "nicht vorschriftsmäßig" gemäß Anhang 4 Ziffer 10.

KAPITEL 5 - Administrative Geldbußen

Art. 25 - Die administrative Geldbuße beträgt:

1° **75 Euro**:

- a) für einen Mangel, der bei einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wurde und in Anhang 1 oder gegebenenfalls in Anhang 2 als geringfügig eingestuft ist,
- b) wenn der Fahrer keine gültige Prüfbescheinigung vorlegen kann, aber das Vorhandensein einer Prüfbescheinigung unverzüglich nachgewiesen wurde,
- c) wenn die Prüfbescheinigung seit weniger als 15 Tagen ungültig ist.

2° 350 Euro:

- a) für einen Mangel, der bei einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wurde und in Anhang 1 oder in Anhang 2 als erheblich eingestuft ist,
- b) unbeschadet von Ziffer 1 Buchstabe c) wenn die Prüfbescheinigung seit zwei Monaten oder weniger als zwei Monaten ungültig ist.

3° 1.000 Euro:

- a) für einen Mangel, der bei einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wurde und in Anhang 1 oder in Anhang 2 als gefährlich eingestuft ist,
- b) wenn die Prüfbescheinigung seit mehr als zwei Monaten ungültig ist,
- c) wenn das vorhandene System zur Sicherung der Ladung offensichtlich nicht den in Artikel 15 genannten Anforderungen entspricht.

4° 3.000 Euro:

wenn keine Ladungssicherung vorhanden ist.

5° 5.000 Euro:

- a) wenn die vorgelegte Prüfbescheinigung falsch, verfälscht oder vernichtet worden ist oder darauf vermerkte Angaben verfälscht oder vernichtet worden sind,
- b) wenn das in Betrieb genommene oder zugelassene Fahrzeug nicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet ist, obwohl es nicht davon befreit ist; wenn der Geschwindigkeitsbegrenzer offensichtlich nicht funktioniert, er nicht den Vorschriften entspricht, oder die Geschwindigkeit des Fahrzeugs nicht auf die vorgeschriebene Grenze beschränkt ist,
- c) wenn das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem manipuliert wurde;

6° 6.500 Euro:

wenn der Fahrer die Prüfung des Fahrzeugs verweigert.

Art. 26 - Verstöße gegen die Regeln für die Ladungssicherung werden den Beteiligten im Hinblick auf ihre Verpflichtungen nach den Artikeln 12 bis 17 angelastet.

Art. 27 - Die Artikel 3 bis 8 § 1, 9 bis 13, 16 bis 17, 27 bis 29 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 15. Dezember 2022 zur Ausführung des Dekrets vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, mit Ausnahme der Bestimmungen in Bezug auf das Verwaltungs- und Besoldungsstatut der Bediensteten sind auf den vorliegenden Erlass anwendbar.

KAPITEL 6 - Aufhebende und abschließende Bestimmungen

Art. 28 - Der Königliche Erlass vom 1. September 2006 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Verstöße in Sachen technische Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, wird aufgehoben.

Art. 29 - Der Erlass der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen wird aufgehoben.

Art. 30 - In Artikel 30 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 15. Dezember 2022 zur Ausführung des Dekrets vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, mit Ausnahme der Bestimmungen in Bezug auf das Verwaltungs- und Besoldungsstatut der Bediensteten, wird der Wortlaut von Absatz 2 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"Das Dekret vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, tritt am 30. April 2023 in Kraft, mit Ausnahme der Artikel 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44 § 1 Absatz 1 Ziffern 1 bis 8, 10 bis 14 und 16, sowie Artikel 52, die am 1. März 2024 in Kraft treten".

Art. 31 - Der vorliegende Erlass tritt am 30. April 2023 in Kraft.

Art. 32 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört, wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 13. April 2023

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident,

E. DI RUPO

Der Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen,

Ph. HENRY

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit,

V. DE BUE

Anhang 2 - Liste und Kontrollmethode in Bezug auf die Ladungssicherung

1. Klassifizierung der Mängel

Mängel sind in eine der folgenden Mängelgruppen einzustufen:

- a. Ein **geringer Mangel** liegt vor, wenn die Ladung zwar sachgerecht gesichert ist, aber möglicherweise ein Sicherheitshinweis angezeigt ist.
- b. Ein **erheblicher Mangel** liegt vor, wenn die Ladung nur unzureichend gesichert ist und eine erhebliche Verlagerung oder ein Umkippen der Ladung oder von Ladungsteilen möglich ist.
- c. Ein **gefährlicher Mangel** liegt vor, wenn die Verkehrssicherheit aufgrund der Gefahr des Verlusts der Ladung oder von Ladungsteilen oder aufgrund einer von der Ladung unmittelbar ausgehenden Gefahr unmittelbar beeinträchtigt ist oder wenn Menschen unmittelbar gefährdet werden.

Treten mehrere Mängel gleichzeitig auf, wird die Beförderung in die jeweils höchste Mängelgruppe eingestuft. Falls sich bei mehreren gleichzeitig auftretenden Mängeln die Wirkungen aufgrund des Zusammenwirkens dieser Mängel voraussichtlich gegenseitig verstärken, ist die Beförderung in die nächsthöhere Mängelgruppe einzustufen.

2. Kontrollverfahren

Das Kontrollverfahren besteht aus einer Sichtprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung geeigneter Maßnahmen in dem Umfang, der zur Sicherung der Ladung erforderlich ist; zusätzlich oder alternativ erfolgt eine Messung der Zugkräfte, eine Berechnung der Wirksamkeit der Sicherung und, falls zutreffend, eine Prüfung der Bescheinigungen.

3. Mängelbewertung

Die Tabelle enthält die Vorgaben, die bei der Kontrolle der Ladungssicherung zwecks der Beurteilung, ob ordnungsgemäße Beförderungsbedingungen vorliegen, angewendet werden können.

Die Mängel sind auf der Grundlage der in Abschnitt 1 dieses Kapitels beschriebenen Klassifizierungen jeweils im Rahmen einer Einzelfallbeurteilung in die betreffende Kategorie einzustufen.

Die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Werte stellen lediglich Richtwerte dar und sollten als Richtschnur zur Einstufung des gegebenen Mangels unter Berücksichtigung der besonderen Umstände — abhängig von der Art der Ladung und vom Ermessen des Prüfers — dienen.

Falls die Beförderung in den Anwendungsbereich der Richtlinie 95/50/EG des Rates ⁽¹⁾ fällt, sind möglicherweise spezifischere Vorschriften zu beachten.

| Position | Mängel | Mängelbewertung | | |
|----------|--|-----------------|---------------------------|-----------------------|
| | | Gering 75 € | Erheblich 350 € | Gefährlich 1.000 € |
| A | Die Transportverpackung gestattet keine ordnungsgemäße Sicherung der Ladung | | Nach Ermessen des Prüfers | |
| B | Ein oder mehrere Ladungsteile sind nicht ordnungsgemäß positioniert | | Nach Ermessen des Prüfers | |
| C | Das Fahrzeug ist für die beförderte Ladung nicht geeignet (nicht unter Position 10 aufgeführter Mangel) | | Nach Ermessen des Prüfers | |
| D | Offensichtliche Mängel des Fahrzeugaufbaus (nicht unter Position 10 aufgeführter Mangel) | | Nach Ermessen des Prüfers | |
| PG | Die Ladefläche des Fahrzeugs ist nicht sauber | | Nach Ermessen des Prüfers | |
| | | 75 € | 350 € | 1.000 € |
| 10. | Eignung des Fahrzeugs | | | |
| 10.1. | Stirnwand (falls zur Sicherung der Ladung genutzt) | | | |
| 10.1.1. | a) Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen | | x | |
| | b) Bauteil gebrochen, gefährdet den intakten Zustand der Ladefläche | | | x |
| 10.1.2. | a) Festigkeit des Bauteils unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend) | | x | |
| | b) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend | | | x |
| 10.2. | Seitenwände (falls zur Sicherung der Ladung genutzt) | | | |
| 10.2.1. | a) Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen, ungenügender Zustand von Scharnieren oder Anschlägen | | x | |
| | b) Bauteil gebrochen; Scharniere oder Anschläge fehlen oder unwirksam | | | x |
| 10.2.2. | a) Festigkeit der Streben unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend) | | x | |
| | b) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend | | | x |
| 10.2.3. | a) Zustand der Seitenwandplanken ungenügend | | x | |
| | b) Bauteil gebrochen | | | x |
| 10.3. | Rückwand (falls zur Sicherung der Ladung genutzt) | | | |
| 10.3.1. | a) Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen, ungenügender Zustand von Scharnieren oder Anschlägen | | x | |
| | b) Bauteil gebrochen; Scharniere oder Anschläge fehlen oder unwirksam | | | x |
| 10.3.2. | a) Festigkeit des Bauteils unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend) | | x | |
| | b) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend | | | x |
| 10.4. | Rungen (falls zur Sicherung der Ladung genutzt) | | | |
| 10.4.1. | a) Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen oder ungenügende Befestigung am Fahrzeug | | x | |
| | b) Bauteil gebrochen; unsichere Befestigung am Fahrzeug | | | x |
| 10.4.2. | a) Festigkeit unzureichend oder Bauart ungeeignet | | x | |
| | b) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend | | | x |

| | | | | |
|-----------|---|---|---|---|
| 10.5. | Zurpunkte (falls zur Sicherung der Ladung genutzt) | | | |
| 10.5.1. | a) Zustand ungenügend oder Bauart ungeeignet | | x | |
| | b) Können den erforderlichen Zurrkräften nicht standhalten | | | x |
| 10.5.2. | a) Unzureichende Anzahl | | x | |
| | b) Anzahl reicht nicht aus, um den erforderlichen Zurrkräften standzuhalten | | | x |
| 10.6. | Erforderliche Spezialvorrichtungen (falls zur Sicherung der Ladung genutzt) | | | |
| 10.6.1. | a) Ungenügender Zustand, beschädigt | | x | |
| | b) Bauteil gebrochen; kann Rückhaltekräften nicht standhalten | | | x |
| 10.6.2. | a) Nicht für die beförderte Ladung geeignet | | x | |
| | b) Fehlen | | | x |
| 10.7. | Boden (falls zur Sicherung der Ladung genutzt) | | | |
| 10.7.1. | a) Ungenügender Zustand, beschädigt | | x | |
| | b) Bauteil gebrochen; Kann Ladung nicht tragen/standhalten | | | x |
| 10.7.2. | a) Unzureichende Tragfähigkeitsklasse | | x | |
| | b) Kann Ladung nicht tragen/standhalten | | | x |
| 20. | Sicherungsarten | | | |
| 20.1. | Verriegeln, Blockieren, Direktzurren | | | |
| 20.1.1. | Direkte Befestigung der Ladung (Blockieren) | | | |
| 20.1.1.1. | a) Abstand nach vorn zur Stirnwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß | | x | |
| | b) Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand | | | x |
| 20.1.1.2. | a) Seitlicher Abstand zur Seitenwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß | | x | |
| | b) Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand | | | x |
| 20.1.1.3. | a) Abstand nach hinten zur Rückwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß | | x | |
| | b) Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand | | | x |
| 20.1.2. | Sicherungsvorrichtungen wie Verzurrstienen, Blockierbalken, Latten und Keile vorne, auf den Seiten und hinten | | | |
| 20.1.2.1. | a) Unsachgemäße Befestigung am Fahrzeug | x | | |
| | b) Unzureichende Befestigung | | x | |
| | c) Kann Rückhaltekräften nicht standhalten, locker | | | x |
| 20.1.2.2. | a) Sicherung unsachgemäß | x | | |
| | b) Sicherung unzureichend | | x | |
| | c) Völlig unwirksam | | | x |
| 20.1.2.3. | a) Unzureichende Eignung der Sicherungsvorrichtungen | | x | |
| | b) Sicherungsvorrichtungen völlig ungeeignet | | | x |
| 20.1.2.4. | a) Gewählte Methode zur Sicherung des Ladeguts nicht optimal | | x | |
| | b) Gewählte Methode völlig ungeeignet | | | x |

| | | | | |
|-----------|---|---|---|---|
| 20.1.3. | Direkte Sicherung mit Netzen und Decken | | | |
| 20.1.3.1. | a) Zustand der Netze und Abdeckungen (Etikett fehlt/beschädigt aber Gegenstand sonst in gutem Zustand) | x | | |
| | b) Ladungsrückhaltevorrichtungen beschädigt | | x | |
| | c) Ladungsrückhaltevorrichtungen schwer beschädigt und nicht mehr verwendbar | | | x |
| 20.1.3.2. | a) Unzureichende Stärke der Netze und Abdeckungen | | x | |
| | b) Kann nur weniger als 2/3 der erforderlichen Rückhaltekräfte standhalten | | | x |
| 20.1.3.3. | a) Unzureichende Stärke der Netze und Abdeckungen | | x | |
| | b) Kann nur weniger als 2/3 der erforderlichen Rückhaltekräfte standhalten | | | x |
| 20.1.3.4. | a) Unzureichende Eignung der Netze und Abdeckungen zur Ladungssicherung | | x | |
| | b) Völlig ungeeignet | | | x |
| 20.1.4. | Abtrennung und Polsterung der Ladungen oder Leerräume | | | |
| 20.1.4.1. | a) Fehlende Eignung der Abtrenn- und Polstervorrichtung | | x | |
| | b) Abtrennung oder Leerräume ergeben zu große Abstände | | | x |
| 20.1.5. | Direktverzerrung (Horizontal-, Quer-, Diagonalverzerrungen, Umspannungen/Buchtlaschings und Springlaschings) | | | |
| 20.1.5.1. | a) Erforderliche Sicherungskräfte werden nicht erreicht | | x | |
| | b) Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft | | | x |
| 20.2. | Kraftschlüssige Sicherung | | | |
| 20.2.1. | Einhaltung der erforderlichen Sicherungskräfte | | | |
| 20.2.1.1. | a) Erforderliche Sicherungskräfte werden nicht erreicht | | x | |
| | b) Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft | | | x |
| 20.3. | Verwendete Ladungsrückhaltevorrichtungen | | | |
| 20.3.1. | a) Fehlende Eignung der Ladungsrückhaltevorrichtungen | | x | |
| | b) Völlig ungeeignete Vorrichtung | | | x |
| 20.3.2. | a) Etikett (z. B. Fähnchen/Bandende) fehlt/beschädigt, aber Vorrichtung noch in gutem Zustand | x | | |
| | b) Etikett (z. B. Fähnchen/Bandende) fehlt/beschädigt, aber Spuren erheblicher Abnutzung an Vorrichtung erkennbar | | x | |
| 20.3.3. | a) Ladungsrückhaltevorrichtungen beschädigt | | x | |
| | b) Ladungsrückhaltevorrichtungen schwer beschädigt und nicht mehr verwendbar | | | x |
| 20.3.4. | a) Zurrwinden, falscher Gebrauch | | x | |
| | b) Zurrwinden schadhaft | | | x |
| 20.3.5. | a) Falsche Verwendung der Ladungsrückhaltevorrichtung (z. B. fehlender Kantenschutz) | | x | |
| | b) funktionsuntaugliche Verwendung der Ladungsrückhaltevorrichtungen (z. B. Knoten) | | | x |
| 20.3.6. | a) Ungeeignete Befestigung der Ladungsrückhaltevorrichtungen | | x | |
| | b) Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft | | | x |
| 20.4. | Zusätzliche Ausrüstung (z. B. Anti-Rutschmatten, Kantenschützer, Anschlagkanten) | | | |
| 20.4.1. | a) Verwendung von ungeeignetem Zubehör | x | | |
| | b) Verwendung falscher oder defekter Zubehörteile | | x | |
| | c) Verwendetes Zubehör völlig ungeeignet | | | x |
| 20.5. | Transport von Schüttgut, leichtem Material und Lockermaterial | | | |
| 20.5.1. | a) Nicht abgedecktes Schüttgut | | x | |

| | | | | |
|---------|--|--|---|---|
| | b) Gefährdung des Straßenverkehrs | | | X |
| 20.5.2. | a) Schüttgut unzureichend gesichert | | X | |
| | b) Verlust von Ladung mit Gefährdung des Straßenverkehrs | | | X |
| 20.5.3. | a) Fehlende Abdeckung für leichte Güter | | X | |
| | b) Verlust von Ladung mit Gefährdung des Straßenverkehrs | | | X |
| 20.6. | Rundholztransporte | | | |
| 20.6.1. | Ladung (Baumstämme) teilweise lose | | | X |
| 20.6.2. | a) Erforderliche Sicherungskräfte der Ladeinheit werden nicht erreicht | | X | |
| | b) Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft | | | X |
| 30. | Ladung völlig ungesichert | | | X |

[\(1\)](#) Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße ([ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35](#)).

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 13. Juli 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen beigefügt zu werden.

Namur, den 13. April 2023

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident,

E. DI RUPO

Der Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen,

Ph. HENRY

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit,

V. DE BUE

Anhang 3 -

BERICHT ÜBER EINE GRÜNDLICHERE TECHNISCHE UNTERWEGSKONTROLLE MIT EINER CHECKLISTE DER PRÜFPUNKTE (Vorderseite)

1. Ort der technischen Unterwegskontrolle

2. Datum

3. Uhrzeit

4. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Nutzfahrzeugs

5. Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN)

6. Fahrzeugklassen

a) N₂^(a) (3,5 bis 12 t)

b) N₃^(a) (über 12 t)

c) O₃^(a) (3,5 bis 10 t)

d) O₄^(a) (über 10 t)

e) M₂^(a) [> 9 Sitze^(b) bis 5 t]

f) M₃^(a) [> 9 Sitze^(b) über 5 t]

g) T1b

 T2b

 T3b

 T4,1b

 T4,2b

 T4,3b

h) N1

(bitte angeben)

7. Kilometerstand zum Zeitpunkt der Kontrolle.....

8. Unternehmen, das den Transport durchführt

a) Name und Adresse

.....

b) Nummer der Gemeinschaftslizenz (c) (Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und Nr. 1073/2009)

.....

9. Name des Fahrers

10. Checkliste

| | kontrolliert ^(d) | nicht |
|---|-----------------------------|--------------------------|
| vorschriftsmäßig ^(e) | | |
| 0) Identifizierung ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1) Bremsanlage ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2) Lenkanlage ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3) Sichtbarkeit ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4) Beleuchtungseinrichtungen und Elektrik ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5) Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6) Fahrgestell und daran befestigte Teile ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7) Sonstiges Gerät einschl. Kontrollgerät und Geschwindigkeitsbegrenzer ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- 8) Umweltbelastung einschl. Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl^(f)
- 9) Zusatzprüfungen für Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ ^(f)
- 10) Ladungssicherung^(f)
11. Ergebnis der Kontrolle
- Bestanden
- Nicht vorschriftsmäßig

Betriebsverbot oder Nutzungsbeschränkung für das Fahrzeug wegen gefährlicher Mängel

12. Verschiedenes/Bemerkungen:

.....

13. Behörde/Kontrolleur, die/der die Kontrolle durchgeführt hat

Unterschrift

Der Befugte Bedienstete

Fahrer

.....

.....

Anmerkungen:

(a) Fahrzeugklasse gemäß Artikel 3 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 13. April 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen.

(b) Anzahl der Sitze einschließlich Fahrersitz (Punkt S.1 in der Zulassungsbescheinigung)

(c) Soweit diese Daten vorliegen.

(d) "Kontrolliert" bedeutet, dass mindestens einer der in Anhang 1 oder 2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 13. April 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen aufgeführten Positionen dieser Gruppe Gegenstand einer Überprüfung war und keine oder nur geringe Mängel festgestellt wurden.

(e) Nicht vorschriftsmäßige Positionen mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln: siehe Rückseite.

(f) Prüfverfahren und Mängelbewertung gemäß Anhang 1 und 2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 13. April 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen.

0. IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS

0.1 Kennzeichenschilder

0.2 Fahrzeug-Identifizierungs-/Fahrgestell-/Seriennummer

1. BREMSANLAGE

1.1. Mechanischer Zustand und Funktion

1.1.1. Bremspedallagerung

1.1.2. Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung

1.1.3. Vakuumpumpe oder Kompressor und Behälter

1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer

1.1.5. Handbremsventil

1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche, elektronische Feststellbremse

1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)

1.1.8. Kupplung/Kupplungsskopf für Anhängerbremsen

(elektrisch und pneumatisch)

1.1.9. Energievorratsbehälter/Druckluftbehälter

1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)

1.1.11. Starre Bremsleitungen

1.1.12. Flexible Bremsschläuche

1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze

1.1.14. Bremstrommeln, Bremsscheiben

1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -hebel, -gestänge

1.1.16. Radbremszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder)

1.1.17. Bremskraftregler

1.1.18. Automatische Gestängesteller und -anzeige

1.1.19. Dauerbremssystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)

1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremsen

1.1.21. Vollständiges Bremssystem

1.1.22. Prüfanschlüsse

1.1.23. Auflaufbremse

1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit

1.2.1. Leistung

1.2.2. Wirksamkeit

1.3. Hilfsbremse (Notbremse): Wirkung und Wirksamkeit

1.3.1. Leistung

1.3.2. Wirksamkeit

1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit

1.4.1. Leistung

1.4.2. Wirksamkeit

1.5. Wirkung des Dauerbremssystems

1.6. Antiblockiersystem (ABS)

1.7. Elektronisches Bremssystem (EBS)

1.8. Bremsflüssigkeit

2. LENKUNG

2.1. Mechanischer Zustand

2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes

2.1.2. Befestigung des Lenkgetriebes

2.1.3. Zustand des Lenkgestänges

2.1.4. Funktion des Lenkgestänges

2.1.5. Servolenkung

2.2. Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange

2.2.1. Zustand des Lenkrads

2.2.2. Lenksäule/Gabeljoch und Gabel sowie Lenkungsdämpfer

2.3. Lenkungsspiel

2.4. Spureinstellung

2.5. Drehkranz

2.6. Elektronische Servolenkung (EPS)

3. SICHT

3.1. Sichtfeld

3.2. Zustand der Scheiben

3.3. Rückspiegel

3.4. Scheibenwischer

3.5. Windschutzscheiben-Waschanlage

3.6. Antibeschlagsystem

4. LEUCHTEN, REFLEKTIERENDE EINRICHTUNGEN UND ELEKTRISCHE ANLAGE

4.1. Frontscheinwerfer

4.1.1. Zustand und Funktion

| | | | |
|--|--|---|---|
| 4.1.2. Ausrichtung | Nebelschlussleuchten | zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger | 6.1.1. Allgemeiner Zustand |
| 4.1.3. Schaltung | 4.5.1. Zustand und Funktion | 4.11. Elektrische Leitungen | 6.1.2. Auspuffrohre und Schalldämpfer |
| 4.1.4. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen | 4.5.2. Ausrichtung | 4.12. Nicht obligatorische Leuchten | 6.1.3. Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen) |
| 4.1.5. Höheneinstellungsrichtungen | 4.5.3. Schaltung | 4.13. Batterie | 6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz |
| 4.1.6. Scheinwerferreinigungsanlage | 4.5.4. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen | 5. AXSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG | 6.1.5. Reserveradhalterung |
| 4.2. Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleuchten, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten | 4.6. Rückfahrcheinwerfer | 5.1. Achsen | 6.1.6. Mechanische Verbindungs- und Abschleppeinrichtungen |
| 4.2.1. Zustand und Funktion | 4.6.1. Zustand und Funktion | 5.1.1. Achsen | 6.1.7. Kraftübertragung |
| 4.2.2. Schaltung | 4.6.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen | 5.1.2. Achsschenkel | 6.1.8. Motorbefestigungen |
| 4.2.3. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen | 4.6.3. Schaltung | 5.1.3. Radlager | 6.1.9. Motorleistung |
| 4.3. Bremsleuchten | 4.7. Hintere Kennzeichenbeleuchtung | 5.2. Räder und Reifen | 6.2. Führerhaus und Karosserie |
| 4.3.1. Zustand und Funktion | 4.7.1. Zustand und Funktion | 5.2.1. Radnaben | 6.2.1. Zustand |
| 4.3.2. Schaltung | 4.7.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen | 5.2.2. Räder | 6.2.2. Aufbau |
| 4.3.3. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen | 4.8. Rückstrahler, Seitenrückstrahler und hintere Kennzeichnungstafeln | 5.2.3. Reifen | 6.2.3. Türen und Türanschläge |
| 4.4. Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten | 4.8.1. Zustand | 5.3. Aufhängung | 6.2.4. Boden |
| 4.4.1. Zustand und Funktion | 4.8.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen | 5.3.1. Federn und Stabilisatoren | 6.2.5. Fahrersitz |
| 4.4.2. Schaltung | 4.9. Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem | 5.3.2. Schwingungsdämpfer | 6.2.6. Andere Sitze |
| 4.4.3. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen | 4.9.1. Zustand und Funktion | 5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme | 6.2.7. Betätigungseinrichtungen |
| 4.4.4. Blinkfrequenz | 4.9.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen | 5.3.4. Aufhängungsgelenke | 6.2.8. Trittstufen/Einstieg |
| 4.5. Nebelscheinwerfer und | 4.10. Elektrische Verbindungen | 5.3.5. Luftfederung | 6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen |
| | | 6. FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE | 6.2.10. Radabdeckungen |
| | | 6.1. Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile | |

(Kotflügel),
Spritzschutzvorrichtung

7. SONSTIGE AUSSTATTUNGEN

7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme

7.1.1. Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser

7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser

7.1.3. Gurtkraftbegrenzer

7.1.4. Gurtstraffer

7.1.5. Airbag

7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)

7.2. Feuerlöschgerät

7.3. Schlösser/Sperren und Diebstahlsicherungen

7.4. Warndreieck

7.5. Verbandskasten

7.6. Unterlegkeile für Räder

7.7. Akustische Warnvorrichtung

7.8. Geschwindigkeitsmesser

7.9. Fahrtenschreiber

7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer

7.11. Kilometerzähler

7.12. Fahrdynamikregelung (Electronic Stability Control, ESC)

8. UMWELTBELASTUNG

8.1. Geräuschkämpfungssystem

8.2. Auspuffabgase

8.2.1. Emissionen von Fremdzündungsmotoren

8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem

8.2.1.2. Gasförmige Emissionen

8.2.2. Emissionen von Selbstzündungsmotoren

8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem

8.2.2.2. Abgastrübung

8.4. Andere umweltrelevante Positionen

8.4.1. Flüssigkeitsverlust

9. ZUSÄTZLICHE PRÜFUNGEN BEI FAHRZEUGEN ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG DER KLASSEN M2 UND M3

9.1. Türen

9.1.1. Einstiegs- und Ausstiegstüren

9.1.2. Notausstiege

9.2. Trocknungs- und Entfrostanlage

9.3. Lüftung und Heizung

9.4. Sitze

9.4.1. Fahrgastsitze

9.4.2. Fahrersitz

9.5. Innenbeleuchtung und Zielschilder

9.6. Gänge, Stehplätze

9.7. Treppen und Stufen

9.8. Fahrgastkommunikationssystem

9.9. Hinweiszeichen

9.10. Vorschriften für die Beförderung von Kindern

9.10.1. Türen

9.10.2. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung

9.11. Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität

9.11.1. Türen, Rampen und Hebevorrichtungen

9.11.2. Rollstuhl-Rückhaltesystem

9.11.3. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 13. April 2023 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen beigefügt zu werden.

Namur, den 13. April 2023

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident,

E. DI RUPO

Der Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen,

Ph. HENRY

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit,

V. DE BUE