

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

A — N° 77

29 décembre 1965

---

**SOMMAIRE**

Règlement grand-ducal du 22. décembre 1965 modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques . . . . page **1742**

Grossherzogliches Reglement vom 22 Dezember 1965, welches den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen abändert und ergänzt . . . . . **1756**

---

**Règlement grand-ducal du 22 décembre 1965 modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc., etc., etc.;

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, modifiée et complétée par celle du 2 mars 1963;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, modifié par ceux du 23 décembre 1955, du 29 juin 1956, du 31 décembre 1956, du 25 juin 1957, du 27 décembre 1957, du 5 mars 1958, du 25 septembre 1959, du 30 avril 1960, du 28 juillet 1960 et du 24 novembre 1960 ainsi que par les règlements grand-ducaux du 24 avril 1962, du 7 mai 1963, du 23 juillet 1963, du 11 avril 1964, du 26 mars 1965, du 25 juin 1965 et du 7 septembre 1965;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre des Travaux Publics, de Notre Ministre des Affaires Etrangères, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre du Trésor, de Notre Ministre de l'Intérieur et de Notre Ministre de la Force Armée et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'article 2 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé sub 9° et 25° par le texte suivant:

« 9° Véhicule automoteur: véhicule pourvu d'un dispositif de propulsion mécanique ou relié à un conducteur électrique, mais non lié à une voie ferrée. Si un tel véhicule tombe en panne, le fait d'être mû par une force étrangère ne lui enlève pas la qualité de véhicule automoteur;

25° a) Porte-à-faux réel arrière: longueur de la carrosserie comptée depuis l'axe de l'essieu situé le plus en arrière jusqu'à l'extrémité arrière de la carrosserie, y compris les crochets d'attelage et le pare-chocs, mais non compris éventuellement les objets indépendants et amovibles de la carrosserie;

b) Porte-à-faux réel avant: longueur de la carrosserie comptée depuis le centre du volant, lorsqu'il s'agit de véhicules automoteurs et du milieu de l'essieu avant, lorsqu'il s'agit de remorques ou de semi-remorques, jusqu'à l'extrémité avant de la carrosserie, y compris les crochets d'attelage et le pare-chocs.»

**Art. 2.** Le 3° alinéa de l'article 4 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est modifié et complété comme suit:

« La longueur d'un ensemble de véhicules couplés, composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque autre qu'une semi-remorque, ne doit dépasser 20 m. La longueur d'un ensemble de véhicule couplés, composé d'un véhicule tracteur et d'un ou de plusieurs véhicules traînés, ne doit dépasser 22 m. »

**Art. 3.** L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 4bis libellé comme suit:

« **Art. 4bis.** Par dérogation aux dispositions de l'article 4, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Les longueurs maxima d'un véhicule, vide ou chargé, y compris le dispositif d'attache, sont les suivantes:

|  | longueur: | porte-à-faux<br>réel avant:               | porte-à-faux<br>réel arrière:             |
|--|-----------|---|---|
| a) remorque à un essieu:   | 8 m       | —   | 3,50 m                                    |
| b) véhicule à essieux en tandem reliés entre eux et dont la distance entre axes ne dépasse pas 1,60 m: | 8 m       | —   | 3,50 m                                    |
| c) véhicule à deux ou plusieurs essieux:   | 11 m      | 3,50 m                                    | 2/3 de l'empattement sans dépasser 3,50 m |
| d) remorque à deux ou plusieurs essieux:   | 11 m      | 2/3 de l'empattement sans dépasser 3,50 m | 2/3 de l'empattement sans dépasser 3,50 m |
| e) autobus ou autocar:   | 12 m      | —   | 3,50 m                                    |

étant entendu que pour les véhicules mentionnés ci-dessus:

1° le rayon de débordement extérieur ne peut dépasser 12 m;

2° le rayon de débordement intérieur ne peut être inférieur à 6,50 m lorsque le rayon de débordement extérieur est de 12 m;

3° le débattement ne peut dépasser 0,50 m lorsque le rayon de débordement extérieur est de 12 m.

Les dispositions sub a) à d) ne s'appliquent pas aux semi-remorques.

La longueur d'un ensemble de véhicules couplés, composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque autre qu'une semi-remorque, ne doit dépasser 18 m. La longueur d'un ensemble de véhicules couplés, composé d'un véhicule tracteur et d'un ou de plusieurs véhicules traînés, ne doit dépasser 22 m.

Pour un véhicule articulé les dimensions suivantes ne peuvent être dépassées:

a) longueur hors tout: 15 m;

b) distance mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, d'une part, entre le point le plus avancé du véhicule tracteur et, d'autre part, l'essieu ou le milieu de la distance entre les essieux de la semi-remorque: 12 m;

c) distance mesurée dans le sens longitudinal du véhicule, d'une part, entre l'axe du pivot du véhicule tracteur et, d'autre part, l'essieu ou le milieu de la distance entre les essieux de la semi-remorque: 8 m.

Le porte-à-faux réel arrière d'une semi-remorque ne peut dépasser les 2/3 de l'empattement sans pouvoir dépasser 3,50 m;

d) distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque en avant de cet axe: 1,75 m.

Des exceptions relatives aux longueurs maximales fixées en b) et c) pourront être accordées par le Ministre des Transports pour des semi-remorques équipées d'essieux à effet directionnel, lorsque l'inscription en courbe de ces semi-remorques ne sera pas plus défavorable que celle des véhicules dont question ci-dessus. Une telle exception fera l'objet d'un agrément spécial portant sur le ou les véhicules tracteurs et la ou les semi-remorques correspondantes.

Aucune partie d'un véhicule virant dans un cercle, les roues directrices étant braquées au maximum, ne doit déborder d'une circonférence ayant un rayon maximum de 12 m. »

**Art. 4.** L'article 12 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est modifié et complété sub 6° par le texte suivant:

« 6° véhicule articulé: 36 t; »

**Art. 5.** L'article 24 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un dernier alinéa libellé comme suit:

« L'embrayage des véhicules automoteurs, à l'exception de celui des motocycles légers, des motocycles, des tracteurs agricoles et des machines, doit être progressif et pouvoir être réglé facilement. »

**Art. 6.** L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 24bis libellé comme suit:

« **Art. 24bis.** Par dérogation aux dispositions de l'article 24, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Tout véhicule doit être en bon état de marche de façon à ne pas constituer un danger pour le conducteur, les personnes transportées et les autres usagers, ni causer un dommage aux propriétés publiques ou privées.

L'extérieur du véhicule et particulièrement la carrosserie ne doivent pas présenter des parties saillantes, pointues ou coupantes, qui peuvent constituer un danger pour les usagers, à moins que ces parties ne soient indispensables du point de vue technique ou prévues par une mesure réglementaire. Cette prescription est seulement applicable aux véhicules immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg.

L'embrayage des véhicules automoteurs, à l'exception de celui des motocycles légers, des motocycles, des tracteurs agricoles et des machines, doit être progressif et pouvoir être réglé facilement.

La hauteur sous toute la largeur arrière du châssis ou des parties essentielles de la carrosserie d'un autobus, d'un autocar, d'une remorque ou d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses ne peut excéder 70 cm, lorsqu'il existe une distance de plus d'un mètre entre l'axe du dernier essieu et l'arrière du véhicule. Si cette prescription n'est pas remplie, le véhicule doit être muni d'un pare-chocs relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu, de façon à ramener la hauteur sous l'arrière à un maximum de 70 cm. Les extrémités du pare-chocs doivent être recourbées vers l'avant.

La largeur de ce pare-chocs ne peut être supérieure à la largeur du véhicule à l'endroit où il est placé, ni inférieure à 10 cm de chaque côté à cette même largeur. Il doit être placé le plus près possible de l'arrière du véhicule sans qu'il puisse se trouver à plus de 60 cm du point extrême arrière de la carrosserie du véhicule. Il doit avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier, en forme de U, à âme verticale, dont les dimensions sont les suivantes: hauteur totale 150 mm, largeur totale 50 mm et épaisseur 5 mm.

Tout véhicule automoteur d'un poids total maximum autorisé supérieur à 2.500 kg doit être muni à l'avant d'un dispositif permettant de transmettre directement aux longerons du châssis ou à ce qui en tient lieu l'effort dû à sa prise en remorque.

Le châssis d'un autobus, d'un autocar ou d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses doit être d'un type agréé. Le numéro du châssis doit être frappé dans un longeron ou, pour les carrosseries autoportantes, dans une pièce d'ossature faisant corps avec celles-ci. Aucune partie portante du châssis ne peut être en bois. Aucun trou ne peut être aménagé dans les longerons par une personne autre que le constructeur du véhicule. Cette interdiction ne s'applique pas aux trous à aménager dans l'âme des longerons et dont les bords sont situés à une distance d'au moins 3 cm des ailes ou d'autres trous. Cette distance est mesurée du bord extérieur des ailes et du bord des trous.

Le réservoir à carburant des autobus, des autocars ou des véhicules automoteurs destinés au transport de choses doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant. Le réservoir à carburant ne peut se trouver en avant de l'essieu avant que s'il est situé à une distance d'au moins 120 cm de la face avant du châssis. La hauteur libre sous le réservoir et les canalisations à carburant ne peut, le véhicule étant vide, être inférieure à 30 cm, à moins que des parties portantes du châssis ou de la carrosserie soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir et les canalisations. Pour les véhicules équipés d'un moteur à carburation, toutes dispositions doivent être prises pour que, en cas de fuite du réservoir à carburant ou des canalisations, le carburant ne puisse atteindre la tuyauterie d'échappement.

Le dispositif de changement de vitesse des autobus, des autocars ou des véhicules automoteurs destinés au transport de choses, doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur. Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesse à commande manuelle directe.

Pour les véhicules automoteurs destinés au transport de choses, une aération suffisante de la cabine de conduite doit pouvoir être assurée. Si le moteur se trouve entièrement ou partiellement à l'intérieur de la cabine, il doit être isolé hermétiquement du compartiment intérieur par des parois incombustibles, isolantes et de bonne construction. Lorsque la cabine est séparée par une cloison du restant de la carrosserie, le conducteur doit disposer d'une issue accessible de 40x40 cm au moins, tant gauche qu'à sa droite. »

**Art. 7.** L'article 25 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Les véhicules automoteurs ne doivent ni émettre de fumées pouvant nuire à la sécurité de la circulation ou incommoder les autres usagers, ni provoquer des bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers ou aux riverains.

Ils doivent être munis d'un dispositif d'échappement. Les gaz d'échappement ne peuvent être évacués qu'au moyen de ce dispositif. Celui-ci doit être suffisamment silencieux, efficace et étanche, et ne doit être interrompu par le conducteur en cours de route.

Ce dispositif, dont le tuyau d'échappement ne peut être dirigé vers la droite, doit être maintenu en parfait état d'entretien, de telle sorte que son efficacité demeure équivalente à celle du dispositif neuf.

En aucun cas, les gaz d'échappement ne peuvent pénétrer à l'intérieur du véhicule et causer une gêne ou un danger pour les occupants ou les animaux transportés.

L'échappement libre et toute opération tendant à supprimer ou à réduire l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux sont interdits.

Il est interdit de circuler avec un véhicule dont le moteur produit un bruit excessif.

Le bruit produit par un moteur tournant à son régime d'utilisation maximum ne doit excéder:

- a) 76 dB(A) pour un motorcycle léger;
- b) 82 dB(A) pour un motorcycle d'une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup> sans dépasser 125 cm<sup>3</sup>;
- c) 85 dB(A) pour un motorcycle d'une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> et pour un véhicule automoteur d'un poids total maximum autorisé ne dépassant pas 3.500 kg;
- d) 90 dB(A) pour un véhicule automoteur d'un poids total maximum autorisé dépassant 3.500 kg.

Ces valeurs sont diminuées de 2 dB(A) pour les véhicules qui seront immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 1966.

Les prescriptions des deux alinéas qui précèdent ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée ni aux machines. »

**Art. 8.** L'article 26 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Les organes de direction doivent être de construction robuste et en bon état de fonctionnement.

Les joints à rotules des barres de connexion doivent être tels que ni l'usure peu prononcée des rotules ou des cuvettes, ni le bris des ressorts assurant leur serrage n'aient pour conséquence que les rotules sortent des cuvettes.

Une bonne maniabilité de la direction doit être assurée. Les effets indésirables des réactions provenant des roues directrices ne doivent pas être transmis au volant.

Seul le constructeur peut effectuer des soudures aux organes de direction. La forme des organes de direction ne peut être modifiée ni à froid, ni à chaud. »

**Art. 9.** L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 27bis libellé comme suit:

« **Art. 27bis.** Par dérogation aux dispositions de l'article 27, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Tout système de freinage doit être à action rapide et pouvoir arrêter et immobiliser, même dans les plus fortes déclivités, le véhicule pour lequel il est prescrit.

Les réservoirs à air des freins à commande pneumatique dont sont équipés les autobus, les autocars et les véhicules automoteurs destinés au transport de choses, doivent avoir des dimensions telles qu'après le nombre de freinages indiqué ci-après la pression dans les réservoirs ne doit pas être inférieure à la moitié de la pression initiale:

- a) pour les freins à air comprimé à simple circuit: 12;
- b) pour les freins à air comprimé à double circuit: 8;
- c) pour les freins à dépression à simple circuit: 7;
- d) pour les freins à dépression à double circuit: 5.

Ces essais doivent être effectués le moteur arrêté. »

**Art. 10.** L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 28bis libellé comme suit:

«**Art. 28bis.** Par dérogation aux dispositions de l'article 28, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des tracteurs agricoles, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, doivent être munis:

a) d'un frein de service à action modérable, conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse, de son siège, sans lever les mains du volant de direction et par la manoeuvre d'un organe de commande unique, contrôler le mouvement du véhicule et l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement;

b) d'un frein de secours à action modérable, permettant, notamment en cas de défaillance du frein de service, d'arrêter le véhicule sur une distance raisonnable. Ce frein doit être conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse l'actionner de son siège, en conservant le contrôle de l'organe de direction avec au moins une main;

c) d'un frein de stationnement permettant de maintenir le véhicule à l'arrêt sur une déclivité de 16%, même en l'absence du conducteur. Ce frein doit être conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse l'actionner de son siège. Il doit pouvoir rester bloqué, même en l'absence du conducteur, au moyen d'un dispositif à action purement mécanique.

Les tambours, les segments de frein, les arbres et leviers de cames et les tiges de piston peuvent être communs à plusieurs freins.

La commande assurant la mise en action du frein de stationnement doit être indépendante de celle assurant la mise en action du frein de service.

L'efficacité des freins prémentionnés doit être telle qu'en palier et par temps sec la décélération moyenne de freinage en régime obtenu, les freins étant à froid et le moteur débrayé, ne soit pas inférieure aux maxima ci-après, qu'elles que soient les conditions de charge et de vitesse du véhicule:

- 1) pour le frein de service:
  - a) des autobus et autocars: 5 m/sec<sup>2</sup>;
  - b) des véhicules automoteurs destinés au transport de personnes et comportant moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur: 5,8 m/sec<sup>2</sup>;
  - c) des véhicules automoteurs destinés au transport de choses: 4,4 m/sec<sup>2</sup>;
- 2) pour le frein de secours des véhicules visés sub 1): 50% du minimum fixé pour le frein de service;

- 3) pour le frein de stationnement des véhicules visés sub 1): 1,3 m/sec<sup>2</sup>, la vitesse initiale étant de 15 km/h.

Le frein de service doit agir sur tous les essieux du véhicule. Son action doit être judicieusement répartie entre les essieux freinés. De plus, son action doit être répartie entre les roues d'un même essieu de façon symétrique par rapport au plan longitudinal médian du véhicule.

Sur avis motivé de la commission spéciale prévue à l'article 89, le Ministre des Transports peut modifier les prescriptions ci-dessus relatives aux dispositifs de freinage, lorsqu'il s'agit de véhicules conduits par des personnes infirmes.

Le frein de secours peut consister:

- soit dans le frein de stationnement pour autant qu'il permette d'obtenir l'efficacité prescrite pour le frein de secours et que sa transmission soit indépendante de celle du frein de service;
- soit dans le frein de service, lorsque ce frein est réalisé de manière telle qu'en cas de défaillance d'une pièce quelconque de la transmission, un au moins des essieux puisse encore être freiné par action sur la commande du frein de service et que l'efficacité résiduelle de celui-ci ne soit pas inférieure à 30% de celle prescrite pour le frein de service;
- soit dans un dispositif dont la commande et la transmission sont indépendantes de celles des autres freins.

Les surfaces freinées doivent être constamment en liaison avec les roues sans possibilité de désaccouplement; elles doivent être fixées aux roues de façon rigide, ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance. Pour le frein de service, la transmission ne peut comporter d'accouplement par engrenages. Les freins sur arbre de transmission sont interdits lorsque le véhicule est équipé d'un pont-moteur à plusieurs rapports de vitesse.

Dans les dispositifs de freinage à transmission hydraulique, les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doivent être aisément accessibles. Les récipients contenant la réserve de liquide doivent être construits et disposés sur le véhicule de manière à permettre un contrôle aisé du niveau de la réserve sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir; si cette condition n'est pas remplie, un signal avertisseur doit permettre au conducteur de se rendre compte de toute baisse de la réserve de liquide, susceptible d'entraîner une défaillance du dispositif de freinage. Ce signal doit en outre présenter une sécurité intrinsèque.

Dans les dispositifs de freinage à air comprimé, les réservoirs doivent être pourvus d'un purgeur.

Tout véhicule équipé d'un frein actionné à partir d'un réservoir d'énergie accumulée doit être muni, dans le cas où un freinage efficace est impossible sans l'intervention de l'énergie accumulée, d'un dispositif d'alarme, avertissant le conducteur, par voie optique ou acoustique, que l'énergie dans une partie quelconque de l'installation en amont du distributeur ou du robinet de commande est tombée à une valeur égale ou inférieure à 70% de sa valeur normale de fonctionnement. Ce dispositif doit être branché directement et de façon permanente au circuit. Un manomètre ne constitue pas un dispositif d'alarme.

Lorsque l'intervention d'une source auxiliaire d'énergie est indispensable au fonctionnement d'un dispositif de freinage, la réserve d'énergie doit être telle qu'en cas d'arrêt du moteur l'efficacité du freinage reste suffisante pour permettre l'arrêt du véhicule dans les conditions prescrites.

Si l'action musculaire du conducteur sur le frein de stationnement est renforcée par une source auxiliaire d'énergie, le frein doit être conçu et réalisé de manière telle qu'il reste bloqué, même en cas de défaillance de l'énergie auxiliaire.

Lorsqu'il peut être mis fin à l'action d'un frein par l'intervention d'un dispositif spécial, l'action de ce dispositif doit cesser automatiquement dès que le fonctionnement normal du frein est rétabli.

Pour les véhicules automoteurs auxquels il est autorisé d'atteler une remorque équipée d'un frein commandé par le conducteur du véhicule tracteur, le frein de service du véhicule tracteur doit être

muni d'un dispositif construit de manière qu'il ne soit pas mis hors de service en cas de défaillance du dispositif de freinage de la remorque, ou en cas de rupture du conduit de la liaison, pneumatique ou autre, entre le véhicule automoteur et sa remorque, résultant d'une rupture ou d'un décrochage de l'attelage.

Les appareils qui ne font pas partie d'un dispositif de freinage, ne peuvent puiser leur énergie que dans des conditions telles que leur fonctionnement ne puisse contribuer, en cas d'avarie de la source d'énergie, à diminuer dangereusement les réserves d'énergie alimentant les dispositifs de freinage.

La force exercée sur toute commande à pied ne peut excéder 50 kg pour les véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et comportant moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur, et 70 kg pour les autobus, autocar et véhicules automoteurs affectés au transport de choses.

La force exercée sur toute commande à main ne peut dépasser 40 kg pour les véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et comportant moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur, et 60 kg pour les autobus, autocars et véhicules automoteurs affectés au transport de choses.»

**Art. 11.** L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 41bis libellé comme suit:

« **Art. 41bis.** Par dérogation aux dispositions de l'article 41, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg, après le 31 décembre 1966:

A l'exception des motocycles, tracteurs agricoles sans cabine ou à cabine non fermée, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, constitués par des feux clignotants et appartenant à l'un des types suivants:

- 1° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant et rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule;
- 2° clignoteur fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière;
- 3° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'arrière du véhicule éclairant rouge ou orange vers l'arrière;
- 4° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière.

Les indicateurs de direction du type mentionné sub 1° ne sont admis que sur les véhicules dont la largeur est égale ou inférieure à 1,60 m et dont la longueur ne dépasse pas 4 m.

Les indicateurs de direction du type mentionné sub 2° ne sont admis que s'ils peuvent être fixés de façon à ce que la distance entre les plages éclairantes des indicateurs de direction avant et arrière ne dépasse pas 6 m.

Dans le cas où des véhicules sont équipés d'indicateurs de direction des types mentionnés sub 3° et 4°, les indicateurs de direction fixés sur les parois latérales doivent se trouver à une distance égale ou inférieure à 1,80 m du point le plus avancé du véhicule.

Les remorques et semi-remorques doivent être munies au moins de deux indicateurs de direction de couleur rouge ou orange, placés symétriquement sur la face arrière.

Lorsque le poids total maximum autorisé d'un ensemble de véhicules couplés, composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque ou semi-remorque, dépasse 3.500 kg, le véhicule le plus large au moins doit être muni d'indicateur de direction placés latéralement.

Seul des feux clignotants dont la fréquence est de 60 à 120 clignotements par minute sont admis.

Un indicateur de direction constitué de deux feux clignotants du même côté est considéré comme un seul feu lorsque l'alternance des feux est d'égale fréquence.

La distance entre les indicateurs de direction fixés de part et d'autre tant à l'avant qu'à l'arrière du véhicule, doit être de 600 mm au moins. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction doit être de 400 mm au moins. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction ne doit dépasser 1900 mm.

Dans tous les cas, les indicateurs de direction doivent être vus de l'avant ou de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian vertical longitudinal du véhicule à une distance de 10 m du véhicule.

Les véhicules automoteurs et leurs remorques, à l'exception des machines et des motocycles d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm<sup>3</sup>, doivent être munis à l'arrière de deux feux-stop, de couleur rouge ou orange, destinés à indiquer un ralentissement ou un arrêt brusque. Toutefois, pour les motocycles d'une cylindrée dépassant 125 cm<sup>3</sup>, il suffit d'un seul feu-stop répondant aux conditions du présent alinéa.

Les feux-stop doivent être aménagés symétriquement de chaque côté du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1600 mm. Ces feux doivent s'allumer lors de l'entrée en action du frein de service. Si le ou les feux-stop sont de couleur rouge, leur intensité lumineuse doit être supérieure à celle du ou des feux rouges arrière lorsqu'ils sont groupés avec ceux-ci ou leur sont incorporés. »

**Art. 12.** Le dernier alinéa sub 1 c) de l'article 42 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Les véhicules automoteurs visés au présent article peuvent être munis en outre de feux brouillard blancs ou jaunes non éblouissants et d'un phare mobile. Les feux-brouillard doivent être au nombre de deux et être aménagés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement. Leur bord extérieur doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit du véhicule, lorsque ces feux ne sont pas branchés en parallèle avec les feux-position. Les feux-brouillard et le phare mobile doivent être branchés en parallèle avec les feux arrière. »

**Art. 13.** L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 42bis libellé comme suit:

« **Art. 42bis.** Par dérogation aux dispositions de l'article 42, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des machines, des tracteurs agricoles et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:

1. — A l'avant:

a) De deux feux-route blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 100 m en avant du véhicule. A cette distance, l'intensité lumineuse de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux, doit être de 1 lux au moins.

b) De deux feux-croisement blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 25 m en avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers. Ces feux sont considérés comme éblouissants si des rayons directs intenses sont émis au-dessus d'un plan horizontal passant par l'axe des feux ou si l'intensité lumineuse à une distance de 25 m de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux et au-dessus de cette hauteur, est supérieure à 1 lux.

Toutefois, pour les feux-croisement à faisceau asymétrique, le maximum de 1 lux fixé à l'alinéa précédent peut être dépassé dans un angle de 15° sur la droite par rapport à l'axe des feux.

L'intensité lumineuse à une distance de 25 m de chaque feu doit être de 1 lux au moins à une hauteur de 150 mm au-dessus de la chaussée.

Le bord extérieur des feux-croisement doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Toutefois, le bord extérieur de ces feux peut se trouver à plus de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, lorsque les feux-position sont branchés en parallèle avec les feux-croisement. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux-croisement doit être supérieure à 500 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1200 mm.

Les feux-croisement peuvent être remplacés par un système adapté aux feux-route, qui permet de remplir les conditions fixées ci-dessus.

Il suffit cependant que les feux-croisement des véhicules immatriculés à l'étranger soient conformes aux dispositions réglementant la matière dans leur pays d'immatriculation.

c) De deux feux-position blancs placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1600 mm.

Le feu-route, le feu-croisement et le feu-position peuvent être groupés dans un boîtier commun, placé symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Le bord supérieur de la plage éclairante ne peut se trouver à plus de 1200 mm du sol. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante doit être supérieure à 400 mm. Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial.

Les véhicules automoteurs visés au présent article peuvent être munis en outre de feux-brouillard blancs ou jaunes non éblouissants et d'un phare mobile. Les feux-brouillard doivent être au nombre de deux et être aménagés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement et leur bord extérieur doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit du véhicule. Les feux-brouillard et le phare mobile doivent être branchés en parallèle avec les feux arrière.

## 2. — A l'arrière:

a) De deux feux rouges placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'arrière du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1600 mm. Pour les véhicules de l'Armée il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche.

b) D'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité de manière que le numéro d'immatriculation soit lisible la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 20 m de l'arrière du véhicule. Un feu supplémentaire peut éclairer le signe distinctif national. Ces feux doivent être placés à une hauteur inférieure à 1200 mm du sol.

c) De deux catadioptrés fixes, de couleur rouge, de forme non triangulaire, placés symétriquement par rapport à un plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule. Ils doivent être d'un modèle agréé par le Ministre des Transports. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptrés doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces catadioptrés doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces catadioptrés ne doit dépasser 1200 mm.

Les catadioptres peuvent être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrière si ces derniers satisfont aux conditions ci-dessus. Ils doivent être visibles la nuit par atmosphère limpide lorsqu'ils sont éclairés par des feux-route distants de 100 m.

Les feux sub a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée.

Si un véhicule est muni d'un ou de deux feux de marche en arrière, ceux-ci doivent être de couleur blanche ou jaune et ne peuvent être actionnés que par le levier de marche arrière. Ces feux ne doivent éclairer la chaussée à plus de 10 m en arrière du véhicule.

Les véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial, les véhicules automoteurs équipés en dépanneuse et les véhicules automoteurs servant au transport de cruches à lait peuvent être munis d'un feu blanc ou jaune non éblouissant et en faire usage à l'arrêt pour éclairer la surface arrière du véhicule ou le véhicule traîné.»

**Art. 14.** L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 44bis libellé comme suit:

« **Art. 44bis.** Par dérogation aux dispositions de l'article 44, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Les véhicules utilisés pour le service urgent de la Gendarmerie, de la Police, de l'Armée, de la Protection Civile et des Sapeurs-Pompiers ainsi que les ambulances peuvent être munis à l'avant d'un feu bleu clignotant. Les véhicules affectés au service de la voirie, ceux qui sont équipés en dépanneuse ainsi que ceux qui dépassent avec ou sans chargement les poids et dimensions maxima fixés aux articles 3, 4, 4bis, 5, 6 et 12 peuvent être munis à l'avant d'un feu orange clignotant qui indique prudence. Ces feux peuvent être répétés à l'arrière du véhicule.

Les véhicules automoteurs, dont la largeur dépasse 2 m, peuvent être munis sur chaque côté de la face avant d'un feu d'encombrement blanc et d'un catadioptre blanc de forme circulaire et sur chaque côté de la face arrière d'un feu d'encombrement rouge.

Ces feux d'encombrement et ces catadioptres sont obligatoires pour les véhicules automoteurs et remorques dont la largeur dépasse 2,50 m, à l'exception des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée.

Ces feux ne doivent pas être éblouissants. Ils doivent être placés à l'extrémité du gabarit et si possible dans la partie supérieure du véhicule et être visibles à une distance suffisante. Dans tous les cas, la distance entre le sol et le bord inférieur de la plaque éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm.

Les catadioptres prémentionnés doivent être fixes et placés symétriquement à moins de 400 mm du gabarit dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur des catadioptres doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur des catadioptres ne doit dépasser 1200 mm.

Peuvent être munis en outre du côté gauche ou de chaque côté sur la face latérale, d'un feu de stationnement émettant une lumière blanche ou jaune non-éblouissante vers l'avant et une lumière rouge ou jaune non éblouissante vers l'arrière:

a) les véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et comprenant moins de 10 places assises entières, y compris celle du conducteur;

b) les autres véhicules automoteurs dont la longueur et la largeur n'excèdent pas respectivement 6 et 2 mètres.

Le feu de stationnement latéral peut être remplacé par un feu blanc ou jaune à l'avant et un feu rouge ou jaune à l'arrière. Dans tous les cas, ces feux doivent être placés symétriquement à moins de 400 mm du gabarit du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plaque éclairante d'un feu de

stationnement doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ce feu ne doit dépasser 1600 mm.

Tous les véhicules automoteurs peuvent être munis en outre de chaque côté sur la face latérale de catadioptrés fixes, de couleur jaune, placés symétriquement et parallèlement au plan longitudinal vertical du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de ces catadioptrés doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de ces catadioptrés ne doit dépasser 1200 mm.

Toute publicité lumineuse ou par surface réfléchissante est interdite sur tous les véhicules. »

**Art. 15.** L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 45bis libellé comme suit:

« **Art. 45bis.** Par dérogation aux dispositions de l'article 45, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

La face avant des remorques, des véhicules forains et des roulottes, dont la largeur dépasse celle du véhicule tracteur, doit être pourvue de deux feux d'encombrement répondant aux conditions fixées à l'article 44, alinéas 2, 3 et 4 et placés de façon à faire reconnaître la largeur du véhicule.

La face arrière des remorques, des véhicules forains et des roulottes doit être pourvue des feux prévus à l'article 42, sub 2 a) et b) ainsi que de deux catadioptrés rouges ayant la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est dirigé vers le haut et répondant aux conditions fixées à l'article 42, sub 2 c). Ces catadioptrés doivent être d'un modèle agréé par le Ministre des Transports et avoir au moins 150 mm et au plus 250 mm de côté.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une remorque traînée par un motorcycle, il suffit que la face arrière de la remorque soit munie d'un feu rouge visible de l'arrière et d'un feu blanc éclairant la plaque d'identité ainsi que d'un catadioptré rouge triangulaire dont un sommet est dirigé vers le haut. »

**Art. 16.** L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 45ter libellé comme suit:

« **Art. 45ter.** Il est interdit d'équiper les véhicules visés dans la présente section de plus de deux feux-route, deux feux-croisement, deux feux-position, deux feux-brouillard et deux feux rouges arrière.

Tous les feux de même nom doivent être d'égale intensité lumineuse, de même couleur, fixés à la même hauteur au-dessus du sol et placés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule.

Sont considérés comme ne constituant qu'un seul feu, deux feux de même nom dont l'écartement minimum entre les plages éclairantes est inférieur à la plus petite dimension de ces plages dans le sens où cet écartement est mesuré. Si le feu ainsi défini est un feu-route, un feu-croisement ou un feu-brouillard, son intensité et sa distribution lumineuses doivent être conformes aux prescriptions qui s'y rapportent.

Tous les feux d'encombrement de même couleur doivent être d'égale intensité lumineuse et placés à la même hauteur.

Tous les catadioptrés de même couleur doivent être d'égale intensité réfléchissante et être placés à la même hauteur.

Il est interdit de monter sur les véhicules visés dans la présente section des feux et catadioptrés autres que ceux qui y sont prévus.

Tout véhicule doit être aménagé de façon à ce que les feux rouges et les catadioptrés ne puissent en aucun cas être masqués par une partie du véhicule ou du chargement.»

**Art. 17.** L'article 47 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Les véhicules automoteurs à pare-brise, autres que les motocycles, doivent être munis de deux essuie-glace efficaces agissant chacun sur une moitié du pare-brise et permettant au conducteur d'avoir une visibilité suffisante. Les essuie-glace doivent pouvoir fonctionner sans intervention constante du conducteur.

Un seul essuie-glace suffit, s'il est construit de façon à ce qu'il agisse efficacement sur une surface du pare-brise permettant au conducteur d'avoir une visibilité suffisante.

Pour les machines et les tracteurs agricoles à pare-brise, il suffit d'un seul essuie-glace automatique ou non. »

**Art. 18.** Le premier alinéa de l'article 49 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« A) Tous les véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation au Grand-Duché, à l'exception des tracteurs agricoles, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, doivent être équipés d'un indicateur de vitesse et d'un compteur kilométrique, fixés à portée de vue du conducteur. Ils doivent se trouver en parfait état de fonctionnement et leurs indications doivent également être lisibles de nuit sans gêner le conducteur. »

**Art. 19.** L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 51bis libellé comme suit:

« **Art. 51 bis.** Par dérogation aux dispositions de l'article 51 sub 3°, deuxième alinéa, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Les sièges et places assises doivent avoir une largeur de 40 cm au moins pour chaque personne transportée et de 60 cm au moins pour le conducteur. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses, la place ou le siège réservé au conducteur doit avoir une largeur d'au moins 55 cm, dont au moins 27,50 cm de part et d'autre du centre du volant de direction. S'il s'agit d'un tracteur agricole, d'un tracteur industriel ou d'une machine, il suffit que le siège du conducteur ait une longueur de 40 cm au moins ou soit en forme de selle. Les prescriptions du présent alinéa ne s'appliquent pas aux motocycles. »

**Art. 20.** L'article 54 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit sub 1, 3, 7, 17 et 21 et complété par les paragraphes 29, 30 et 31 suivants:

« 1. Châssis:

Le châssis doit être muni d'un pare-chocs avant et d'un pare-chocs arrière.

Le véhicule doit être muni de butées élastiques protégeant le châssis et la carrosserie contre les détériorations pouvant résulter de la flexion des ressorts.

3. Réservoir:

Pour le véhicule qui est équipé d'un moteur à carburation, aucune partie de la tuyauterie d'échappement ne doit se trouver à moins de 10 cm du réservoir à carburant.

Les canalisations de carburant ne doivent, sans raison technique valable, se trouver à moins de 10 cm de la tuyauterie d'échappement.

Les canalisations et le réservoir à carburant doivent être placés à l'extérieur du véhicule sous la carrosserie.

L'orifice de remplissage ne doit se trouver à moins de 50 cm de toute portière à l'usage des voyageurs, ni dans la partie du véhicule réservée aux voyageurs et au conducteur.

7. Freins:

La commande hydraulique ou pneumatique des freins de service doit comprendre deux circuits distincts, si le ou les autres dispositifs de freinage du véhicule ne réalisent pas une efficacité de freinage de 5 m/sec<sup>2</sup> au moins.

### 17. Chauffage:

Les autobus et autocars doivent être pourvus d'un système de chauffage en bon état de fonctionnement, qui doit offrir toutes les garanties de sécurité et de salubrité.

Pour le véhicule qui est équipé d'un moteur à essence ou alimenté en gaz liquéfié, une installation de chauffage par gaz d'échappement n'est pas admise.

Pour le véhicule qui est équipé d'un moteur diesel, toutes dispositions doivent être prises pour qu'en aucun cas les gaz d'échappement ne puissent pénétrer dans le compartiment réservé aux voyageurs et au conducteur.

En aucun cas, le chauffage ne peut être réalisé par une flamme dont l'air de combustion est pris à l'intérieur du véhicule.

### 21. Batterie d'accumulateurs:

La batterie d'accumulateurs doit être fixée en un endroit qui, séparé du compartiment destiné aux voyageurs par une paroi parfaitement étanche, présente des ouvertures d'aération vers l'extérieur. Elle doit être aisément accessible.

### 29. Suspension:

Des dispositifs doivent être prévus pour qu'en cas de bris de la lame maîtresse d'un ressort avant, ni la direction, ni le freinage n'en soient affectés.

### 30. Réservoirs à air:

Les appareils auxiliaires fonctionnant au moyen d'air comprimé doivent être équipés d'un dispositif de fermeture, se trouvant le plus près possible de l'entrée du circuit de dérivation vers les appareils auxiliaires.

### 31. Boîte de vitesses:

La poignée du levier de changement de vitesse ne doit, dans la position la plus défavorable, se trouver ni à plus de 65 cm latéralement du centre du volant de direction, ni à plus de 80 cm en arrière de ce centre, étant entendu qu'en aucun cas la poignée du levier ne doit se trouver derrière le siège du conducteur. »

**Art. 21.** Le paragraphe 4° de l'article 144 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par un nouveau paragraphe 4°. Le même article 144 est complété par les paragraphes 5° et 6° suivants:

« 4° En cas de brouillard dense ou de chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 m, les feux-croisement doivent être utilisés au lieu des feux-route ou des feux-position. Les feux-croisement peuvent être remplacés par les feux-brouillard prévus à l'article 42, 1 sub c).  
Les feux-brouillard ne doivent être utilisés qu'en cas de brouillard ou de chute de neige simultanément avec les feux-arrière et sans que les feux-route ou les feux-croisement soient allumés en même temps.

5° Les feux-route et les feux-croisement peuvent être allumés simultanément dans les circonstances où l'emploi des feux-route est autorisé.

Dans tous les cas où l'usage des feux-route, des feux-croisement ou des feux-brouillard est autorisé, les feux-position peuvent être allumés simultanément.

Les feux-position prévus à l'article 42, 1 sub c) doivent être allumés en même temps que les feux-croisement, si aucun point de la plage éclairante de ceux-ci ne se trouve à moins de 400 mm du gabarit du véhicule.

L'emploi de plus de deux feux-route, de plus de deux feux-croisement ou de plus de deux feux-brouillard est interdit, sous réserve des dispositions de l'article 45ter.

6° Si le véhicule est épuisé d'un phare mobile prévu à l'article 42, 1 sub c), celui-ci ne doit être utilisé que simultanément avec les feux-croisement et les feux-arrière. Toutefois, il peut être utilisé simultanément avec les feux-brouillard ou les feux-position, si l'usage de ces feux est autorisé. L'emploi du phare mobile est interdit pour l'éclairage de la chaussée et à l'approche d'un autre véhicule. »

**Art. 22.** Le dernier alinéa du paragraphe B de l'article 144 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Toutefois, en cas de brouillard ou de chute de neige les prescriptions du paragraphe 4° ci-dessus sont applicables. L'usage du phare mobile doit répondre aux prescriptions du paragraphe 6°. »

**Art. 23.** L'article 145 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un avant-dernier alinéa libellé comme suit:

« L'usage du phare mobile doit répondre aux prescriptions de l'article 144 sub 6°. »

**Art. 24.** Nos Ministres des Transports, des Travaux Publics, des Affaires Etrangères, de la Justice, du Trésor, de l'Intérieur et de la Force Armée sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Palais de Luxembourg, le 22 décembre 1965.

**Jean**

*Le Ministre des Transports et des Travaux Publics,*

**Albert Bousser.**

*Le Ministre des Affaires Etrangères,  
de la Justice et du Trésor,*

**Pierre Werner.**

*Le Ministre de l'Intérieur,*

**Henry Cravatte.**

*Le Ministre de la Force Armée,*

**Marcel Fischbach.**

---

**Grossherzogliches Reglement vom 22. Dezember 1965, welches den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen abändert und ergänzt.**

Wir JEAN, von Gottes Gnaden, Grossherzog von Luxemburg, Herzog von Nassau, usw., usw., usw.;  
Gesehen das Gesetz vom 14. Februar 1955 über die Reglementierung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, abgeändert und ergänzt durch dasjenige vom 2. März 1963;

Gesehen den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, abgeändert durch denjenigen vom 23. Dezember 1955, denjenigen vom 29. Juni 1956, denjenigen vom 31. Dezember 1956, denjenigen vom 25. Juni 1957, denjenigen vom 27. Dezember 1957, denjenigen vom 5. März 1958, denjenigen vom 25. September 1959, denjenigen vom 30. April 1960, denjenigen vom 28. Juni 1960 und denjenigen vom 24. November 1960, sowie durch die grossherzoglichen Reglemente vom 24. April 1962, 7. Mai 1963, 23. Juli 1963, 11. April 1964, 26. März 1965, 25. Juni 1965 und 7. September 1965;

Nach Einsicht des Artikels 27 des Gesetzes vom 8. Februar 1961 über die Organisation des Staatsrates und in Anbetracht der Dringlichkeit;

Auf den Bericht Unseres Verkehrsministers, Unseres Ministers der Oeffentlichen Arbeiten, Unseres Aussenministers, Unseres Ministers der Justiz, Unseres Tresorministers, Unseres Innenministers und Unseres Ministers der Bewaffneten Macht und nach Beratung des Regierungsrates;

Beschliessen:

**Art. 1.** Der abgeänderte Artikel 2 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird unter 9° und 25° durch folgenden Text ersetzt:

- « 9° Kraftfahrzeug: Ein mit mechanischer Antriebsvorrichtung versehenes oder an ein elektrisches Netz angeschlossenes Fahrzeug, welches nicht an Schienen gebunden ist. Fällt ein solches Fahrzeug in Panne und wird es durch eine fremde Kraft fortbewegt, so verliert es hierdurch nicht seine Eigenschaft als Kraftfahrzeug.
- 25° a) Wirklicher hinterer Ueberhang: Länge des Wagenaufbaues, gemessen von der Mittellinie der am weitesten zurückliegenden Achse bis zum äussersten Ende des Wagenaufbaues, einschliesslich der Kupplungshaken und des Stossfängers, jedoch ausschliesslich der gegebenenfalls vorhandenen, vom Wagenaufbau unabhängigen und abtrennbaren Gegenstände;
- b) Wirklicher vorderer Ueberhang: Länge des Wagenaufbaues, gemessen vom Zentrum des Lenkrades, wenn es sich um Kraftfahrzeuge handelt, und von der Mitte der Vorderachse, wenn es sich um Anhänger oder Sattelanhänger handelt, bis zur äussersten Spitze des Wagenaufbaues, einschliesslich der Kupplungshaken und des Stossfängers. »

**Art. 2.** Der 3. Abschnitt des umgeänderten Artikels 4 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird abgeändert und ergänzt wie folgt:

« Die Länge eines Aggregates von gekuppelten Fahrzeugen, das aus einem Zugfahrzeug und einem Anhänger, mit Ausnahme eines Sattelanhängers, besteht, darf 20 Meter nicht überschreiten. Die Länge eines Aggregates von gekuppelten Fahrzeugen, das aus einem Zugfahrzeug und einem oder mehreren gezogenen Fahrzeugen besteht, darf 22 Meter nicht überschreiten. »

**Art. 3.** Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 4bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 4bis.** In Abweichung der in Artikel 4 enthaltenen Bestimmungen, gelten folgende Vorschriften für diejenigen Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1966 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert oder einregistriert werden:

Die Höchstlängen eines leeren oder beladenen Fahrzeuges, die Kupplungsvorrichtung einbegriffen sind folgende:

|   | Länge: | wirklicher vorderer Ueberhang:                       | wirklicher hinterer Ueberhang:                       |
|---|--------|--|--|
| a) einachsiger Anhänger:  | 8 m    | —  | 3,50 m   |
| b) Fahrzeug mit Tandemachsen, die miteinander verbunden sind und deren Achsenabstand 1,60 m nicht übersteigt: | 8 m    | —  | 3,50 m   |
| c) zwei- oder mehrachsiges Fahrzeug:  | 11 m   | 3,50 m   | 2/3 des Achsenabstandes ohne 3,50 m zu überschreiten |
| d) zwei- oder mehrachsiger Anhänger:  | 11 m   | 2/3 des Achsenabstandes ohne 3,50 m zu überschreiten | 2/3 des Achsenabstandes ohne 3,50 m zu überschreiten |
| e) Omnibus oder Touristenbus:   | 12 m   | —  | 3,50 m   |

unter der Voraussetzung, dass für die obengenannten Fahrzeuge:

1° der äussere Ausschwenkradius 12 m nicht übersteigt;

2° der innere Ausschwenkradius nicht weniger als 6,50 m beträgt, wenn der äussere Ausschwenkradius 12 m beträgt;

3° das Ausschwenken 0,50 m nicht übersteigt, wenn der äussere Ausschwenkradius 12 m beträgt.

Die Bestimmungen unter a) bis d) beziehen sich nicht auf Sattelanhänger.

Die Länge eines Aggregates von gekuppelten Fahrzeugen, das aus einem Zugfahrzeug und einem Anhänger, mit Ausnahme eines Sattelanhängers, besteht, darf 18 Meter nicht überschreiten. Die Länge eines Aggregates von gekuppelten Fahrzeugen, das aus einem Zugfahrzeug und einem oder mehreren gezogenen Fahrzeugen besteht, darf 22 m nicht überschreiten.

Ein Sattelaggregat darf folgende Ausmasse nicht überschreiten:

- |  |         |
|--|---------|
| a) äusserste Länge:  | 15 m;   |
| b) Abstand gemessen in der Längsrichtung des Fahrzeuges zwischen, einerseits, dem vordersten Teil des Zugfahrzeuges und, andererseits, der Achse oder Achsenmitte der Doppelachse des Sattelanhängers:       | 12 m;   |
| c) Abstand gemessen in der Längsrichtung des Fahrzeuges zwischen, einerseits, der Drehachse des Aufliegers am Zugfahrzeug und, andererseits, der Achse oder Achsenmitte der Doppelachse des Sattelanhängers: | 8 m.    |
| Der wirkliche hintere Ueberhang eines Sattelanhängers darf 2/3 des Achsenabstandes nicht überschreiten, ohne 3,50 m zu übersteigen;  |         |
| d) Abstand gemessen in waagerechter Richtung zwischen der Drehachse und irgendeinem Teil der Vorderseite des Sattelanhängers vor dieser Achse:   | 1,75 m. |

Der Verkehrsminister kann Ausnahmen gewähren zu den unter b) und c) festgesetzten Höchstlängen für Sattelanhänger, die mit Ausschwenkachsen ausgerüstet sind, wenn die Kurvenläufigkeit dieser Sattelanhänger nicht ungünstiger ist als die der vorerwähnten Fahrzeuge. Eine solche Ausnahme bedingt eine besondere Zulassung des oder der Zugfahrzeuge und des oder der zugehörigen Sattelanhänger.

Kein Teil eines Fahrzeuges darf, wenn es in einem Kreis dreht, einen Kreisumfang, mit einem Halbmesser von höchstens 12 m, überragen, wenn die gelenkten Räder am weitesten eingeschlagen sind.»

**Art. 4.** Der abgeänderte Artikel 12 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird unter 6° wie folgt abgeändert und ergänzt:

« 6° Sattelaggregat: 36 t; »

**Art. 5.** Der Artikel 24 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen letzten Abschnitt mit folgendem Text ergänzt:

« Die Kupplung der Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme derjenigen der leichten Motorräder, der Motorräder, der landwirtschaftlichen Traktoren und der Arbeitsmaschinen, muss progressiv und leicht einzustellen sein. »

**Art. 6.** Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 24bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 24bis.** In Abweichung der in Artikel 24 enthaltenen Bestimmungen, gelten folgende Vorschriften für die Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1966 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert oder einregistriert werden:

Jedes Fahrzeug muss in gutem Betriebszustand sein, um weder eine Gefahr für den Fahrer, die beförderten Personen und die übrigen Verkehrsteilnehmer zu bilden, noch eine Beschädigung an öffentlichem oder privatem Eigentum zu verursachen.

Das Äussere eines Fahrzeuges und besonders der Wagenaufbau dürfen keine hervorstehenden, spitzen oder schneidenden Teile aufweisen, die eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer bilden können, es sei denn, dass die Teile vom technischen Standpunkt unentbehrlich oder durch eine reglementarische Massnahme vorgesehen sind. Diese Vorschrift ist nur anwendbar auf die im Grossherzogtum Luxemburg immatrikulierten Fahrzeuge.

Die Kupplung der Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme derjenigen der leichten Motorräder, der Motorräder, der landwirtschaftlichen Traktoren und der Arbeitsmaschinen, muss progressiv und leicht einzustellen sein.

Die Höhe unter der ganzen hinteren Breite des Fahrgestelles oder der Hauptteile des Wagenaufbaues eines Omnibusses, eines Touristenbusses, eines Anhängers oder eines Kraftfahrzeuges das zur Güterbeförderung bestimmt ist, darf 70 cm nicht übersteigen, wenn ein Abstand von mehr als einem Meter zwischen der Mittellinie der am weitesten zurückliegenden Achse und dem äussersten Ende des Fahrzeuges besteht. Ist diese Vorschrift nicht erfüllt, so muss das Fahrzeug mit einem Stossfänger versehen sein, der fest mit den Längsträgern, oder dem Teil der die Längsträger ersetzt, verbunden sein muss, um die hintere Fahrzeughöhe auf ein Maximum von 70 cm zu beschränken. Die äussersten Enden des Stossfängers müssen nach vorne gebogen sein.

Die Breite dieses Stossfängers darf die Breite des Fahrzeuges, an der Stelle wo er angebracht ist, nicht überragen und beidseitig nicht mehr als 10 cm kürzer sein als diese Breite. Er muss soweit als möglich am äussersten Ende des Fahrzeuges angebracht sein, ohne sich jedoch mehr als 60 cm vom äussersten Ende des Wagenaufbaues zu befinden. Er muss bei der Biegung mindestens den gleichen Widerstand besitzen wie ein Stahlträger in U-Form, mit senkrechtem Steg; die Abmessungen der Vergleichsträger müssen folgende sein: Gesamthöhe 150 mm, Gesamtbreite 50 mm, Stärke 5 mm.

Jedes Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 2.500 kg, muss vorne mit einer Vorrichtung ausgerüstet sein, die es erlaubt, die Kraft die zu seinem Abschleppen notwendig ist, gleich auf die Längsträger oder auf den Teil, der die Längsträger ersetzt, zu übertragen.

Das Fahrgestell eines Omnibusses, eines Touristenbusses oder eines Kraftfahrzeuges das zur Güterbeförderung bestimmt ist, muss einem genehmigten Typ entsprechen. Die Nummer des Fahrgestelles muss in einem Längsträger, oder falls es sich um selbsttragende Wagenaufbaue handelt, in einem damit verbundenem Teil des Wagengerippes eingeschlagen sein. Kein tragender Teil des Fahrgestelles darf aus Holz sein. Keine andere Person als der Hersteller des Fahrzeuges darf irgendein Loch in die Längsträger anbringen. Dieses Verbot bezieht sich nicht auf die in dem Steg der Längsträger anzubringenden

Locher, wenn deren Ränder sich mindestens 3 cm von den Schenkeln oder anderen Löchern entfernt befinden. Diese Entfernung wird vom äussersten Schenkelrand und vom Lochrand aus gemessen.

Der Kraftstoffbehälter der Omnibusse, der Touristenbusse oder der Kraftfahrzeuge die zur Güterbeförderung bestimmt sind, muss so angebracht sein, dass bei eventuellem Ausfliessen des Kraftstoffes dieser gleich nach dem Boden hin entweichen kann. Der Kraftstoffbehälter kann sich nur dann vor der Vorderachse befinden, wenn er mindestens 120 cm von der Vorderfront des Fahrgestelles entfernt angebracht ist. Bei unbeladenem Fahrzeug darf die freie Höhe unter dem Behälter und den Kraftstoffleitungen 30 cm nicht unterschreiten, es sei denn, dass die tragenden Teile des Fahrgestells oder des Wagenaufbaues sich tiefer befänden und eine genügende Sicherheit für den Behälter und die Kraftstoffleitungen darstellten. Bei den Fahrzeugen, die mit einem Vergasermotor ausgerüstet sind, müssen alle Vorkehrungen getroffen werden, damit bei Ausfliessen des Kraftstoffes aus dem Kraftstoffbehälter oder den Zuleitungen der Kraftstoff nicht mit dem Auspuffrohr in Berührung kommen kann.

Die Schaltvorrichtung des Wechselgetriebes der Omnibusse, der Touristenbusse oder der Kraftfahrzeuge die zur Güterbeförderung bestimmt sind, muss leicht zu handhaben sein und sich in unmittelbarer Nähe des Fahrers befinden. Bei Getrieben mit direkter Handschaltung muss jeder einzelne Gang automatisch verriegelt sein.

Bei Kraftfahrzeugen die zur Güterbeförderung bestimmt sind, muss eine genügende Entlüftung der Fahrerkabine gewährleistet sein. Befindet sich der Motor ganz oder teilweise im Innern der Kabine, so muss er durch Wände, die feuerfest, isolierend und von guter Ausführung sind, luftdicht vom Innenabteil getrennt sein. Wenn die Kabine von dem übrigen Wagenaufbau durch eine Wand getrennt ist, muss der Fahrzeugführer links und rechts über einen zugänglichen Notausgang von einer Mindestgrösse von 40×40 cm verfügen. »

**Art. 7.** Der Artikel 25 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955, wird durch folgenden Text ersetzt:

« Die Kraftfahrzeuge dürfen weder Rauch ausscheiden, welcher die Verkehrssicherheit gefährden oder die andern Verkehrsteilnehmer belästigen kann, noch Geräusche verursachen, welche die Verkehrsteilnehmer oder die Anwohner stören können.

Sie müssen mit einem Schalldämpfer versehen sein. Die Auspuffgase dürfen nur durch diese Vorrichtung entweichen. Sie muss genügend schalldämpfend, wirksam und dicht sein und nicht vom Fahrer während der Fahrt abgestellt werden können.

Diese Vorrichtung, deren Auspuffrohr nicht nach rechts gerichtet sein darf, muss tadellos unterhalten werden, sodass ihre Wirksamkeit gleichwertig mit der einer neuen Vorrichtung bleibt.

In keinem Fall dürfen die Auspuffgase in das Fahrzeuginnere dringen und die mitgeführten Personen oder Tiere behindern oder gefährden.

Der offene Auspuff sowie jeder Eingriff zwecks Aufhebung oder Verminderung der Wirksamkeit des Schalldämpfers sind verboten.

Es ist verboten mit einem Fahrzeug zu verkehren, dessen Motor ein übermässiges Geräusch verursacht.

Das Geräusch eines auf Höchstleistung drehenden Motors darf folgende Normen nicht übersteigen:

- a) 76 dB (A) für ein leichtes Motorrad;
- b) 82 dB (A) für ein Motorrad mit einem Hubraum über 50ccm ohne jedoch 125 ccm zu überschreiten;
- c) 85 dB (A) für ein Motorrad mit einem Hubraum über 125 ccm und für ein Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht das 3.500 kg nicht übersteigt;
- d) 90 dB (A) für ein Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3.500 kg.

Diese Werte werden um 2 dB (A) herabgesetzt, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die zum ersten Mal nach dem 31. Dezember 1966 immatrikuliert werden.

Die Vorschriften der zwei vorhergehenden Abschnitte sind nicht anwendbar auf die Spezialfahrzeuge der Armee und auf die Arbeitsmaschinen. »

**Art. 8.** Der Artikel 26 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Die Lenkungsteile müssen widerstandsfähig und in gutem Betriebszustand sein.

Die Kugelgelenke der Verbindungsstangen müssen so beschaffen sein, dass weder eine geringe Abnutzung der Kugeln oder der Schalen, noch ein Bruch der Federn, die sie zusammendrücken, zur Folge haben, dass die Kugeln aus den Schalen treten.

Eine gute Handhabung der Lenkung muss gewährleistet sein. Die unerwünschten Wirkungen der von den gelenkten Rädern kommenden Erschütterungen dürfen nicht auf das Lenkrad übertragen werden.

Allein der Hersteller darf Schweissarbeiten an den Lenkungsteilen vornehmen. Lenkungsteile dürfen weder in kaltem noch warmen Zustand umgeformt werden. »

**Art. 9.** Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 27bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 27bis.** In Abweichung der in Artikel 27 enthaltenen Bestimmungen, gelten nachstehende Vorschriften für diejenigen Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1966 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert oder einregistriert werden:

Jede Bremsanlage muss schnell wirken und imstande sein, das betreffende Fahrzeug selbst in den stärksten Gefällen zum Stehen zu bringen oder am Abrollen zu verhindern. Die Luftbehälter der pneumatisch funktionierenden Bremsen mit denen Autobusse, Touristenbusse und Kraftfahrzeuge, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, ausgerüstet werden, müssen von solchen Ausmassen sein, dass der Druck in den Behältern nach der nachstehend angegebenen Zahl von Bremsungen nicht unter die Hälfte des ursprünglichen Druckes absinkt:

- |   |     |
|---|-----|
| a) bei Druckluftbremsen mit einfachem Kreislauf:  | 12; |
| b) bei Druckluftbremsen mit doppeltem Kreislauf:  | 8;  |
| c) bei Unterdruckbremsen mit einfachem Kreislauf: | 7;  |
| d) bei Unterdruckbremsen mit doppeltem Kreislauf: | 5.  |

Diese Versuche müssen bei abgestelltem Motor vorgenommen werden. »

**Art. 10.** Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 28bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 28bis.** In Abweichung der in Artikel 28 enthaltenen Bestimmungen, gelten nachstehende Vorschriften für diejenigen Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1966 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert oder einregistriert werden:

Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme der Motorräder, der landwirtschaftlichen Traktoren, der Arbeitsmaschinen und der Spezialfahrzeuge der Armee, müssen versehen sein mit:

a) einer stufenlos regelbaren Betriebsbremse, die entworfen und gebaut wurde, damit der Fahrer, von seinem Sitz aus, ohne das Lenkrad loszulassen, und durch die Betätigung einer einzigen Betriebsvorrichtung die Bewegung des Fahrzeuges überwachen und es sicher, schnell und wirksam anhalten kann, welches auch die Geschwindigkeit und die Ladung sei;

b) einer stufenlos regelbaren Notbremse, die es erlaubt, besonders beim Versagen der Betriebsbremse, das Fahrzeug auf einer vernünftigen Fahrstrecke anzuhalten. Diese Bremse muss so entworfen und gebaut sein, dass der Fahrzeugführer sie von seinem Sitz aus betätigen und gleichzeitig mit wenigstens einer Hand die Lenkvorrichtung handhaben kann;

c) einer Feststellbremse, die es erlaubt das Fahrzeug in einem Gefälle von 16%, selbst in Abwesenheit des Fahrers am Abrollen zu verhindern. Diese Bremse muss so entworfen und gebaut sein, dass der

Fahrer sie von seinem Sitz aus betätigen kann. Sie muss selbst in Abwesenheit des Fahrers durch eine rein mechanische Vorrichtung blockiert bleiben können.

Mehrere Bremsen können gemeinsame Bremstrommeln, Bremsbacken, Nocken, Hebelarme und Kolbenstangen aufweisen.

Die Betätigungsvorrichtung der Feststellbremse muss unabhängig von der Betätigungsvorrichtung der Betriebsbremse sein.

Die Wirkung der vorerwähnten Bremsen muss so sein, dass die, auf ebener Strecke, bei trockenem Wetter, bei kalten Bremsen und ausgekuppeltem Motor, erzielte mittlere Bremsverzögerung nicht weniger als die nachstehenden Höchstwerte erreicht, welches auch die Ladung und die Geschwindigkeit des Fahrzeuges seien:

- 1) für die Betriebsbremse:
  - a) an Autobussen und Touristenbussen:  $5 \text{ m/sec}^2$ ;
  - b) an Kraftfahrzeugen, die zur Personenbeförderung bestimmt sind und weniger als 10 ganze Sitzplätze einschliesslich des Führersitzes begreifen:  $5,8 \text{ m/sec}^2$ ;
  - c) an Kraftfahrzeugen, die zur Güterbeförderung bestimmt sind:  $4,4 \text{ m/sec}^2$ ;
- 2) für die Notbremse der unter 1) bezeichneten Fahrzeuge:  $50\%$  der für die Betriebsbremse festgesetzten Mindestwerte;
- 3) für die Feststellbremse der unter 1) bezeichneten Fahrzeuge:  $1,3 \text{ m/sec}^2$  bei einer Anfangsgeschwindigkeit von  $15 \text{ Std/km}$ .

Die Betriebsbremse muss auf alle Achsen des Fahrzeuges wirken. ihre Wirkung muss genauestens auf die abgebremsten Achsen verteilt werden. Ausserdem muss ihre Wirkung auf die Räder ein und derselben Achse symmetrisch zum mittleren Längsschnitt des Fahrzeuges verteilt werden.

Der Transportminister kann auf Grund eines begründeten Gutachtens der in Artikel 89 vorgesehenen Spezialkommission die vorstehenden Vorschriften, betreffend die Bremsvorrichtungen, abändern, falls es sich um Fahrzeuge handelt, die von Invaliden geführt werden.

Die Notbremse kann bestehen:

- a) entweder aus der Feststellbremse, falls diese es erlaubt die für die Notbremse vorgeschriebene Bremswirkung zu erzielen und deren Kraftübertragung unabhängig von derjenigen der Betriebsbremse ist;
- b) entweder aus der Betriebsbremse, falls diese Bremse so gebaut ist, dass bei mVersagen irgend eines Teiles der Kraftübertragungsvorrichtung, wenigstens eine der Achsen noch durch Betätigung der Betriebsbremse abgebremst werden kann und deren übrigbleibende Bremswirkung nicht weniger als  $30\%$  der für die Betriebsbremse vorgeschriebenen Bremswirkung beträgt;
- c) entweder aus einer Anlage, deren Antriebs- und Uebertragungsvorrichtungen von denen der anderen Bremsen unabhängig sind.

Die Bremsflächen müssen in dauernder Verbindung mit den Rädern sein, ohne dass die Möglichkeit besteht, sie von einander loszutrennen; sie müssen fest oder mittels Vorrichtungen, die nicht versagen können, mit den Rädern verbunden sein. Die Kraftübertragungsvorrichtung der Betriebsbremsedarf keine Zahnradkupplung begreifen. Bremsen die auf die Kardanwelle wirken sind verboten, falls das Fahrzeug mit einem angetriebenen Differential mit mehreren Uebersetzungen ausgerüstet ist.

An den Bremsanlagen mit hydraulischer Kraftübertragung müssen die Einfüllöffnungen der Flüssigkeitsbehälter leicht zugänglich sein. Die Behälter, welche den Flüssigkeitsvorrat enthalten, müssen so

gebaut und am Fahrzeug angeordnet sein, dass sie eine leichte Ueberprüfung des Flüssigkeitsstandes erlauben, ohne sie öffnen zu müssen; ist diese Bedingung nicht erfüllt, muss ein Warnsignal dem Fahrer erlauben, jedes Absinken des Flüssigkeitsvorrates festzustellen, das ein Versagen der Bremsanlage bewirken könnte. Dieses Signal muss ausserdem in sich eine wesentliche Sicherheitsgewähr bieten.

Die Behälter der Druckluftbremsanlagen müssen mit einem Kondenzwasserablasshahn ausgerüstet sein. Jedes Fahrzeug das mit einer Bremse ausgerüstet ist, die von einem Behälter mit aufgespeicherter Energie aus bestätigt wird, muss in dem Falle, wo ein wirksames Bremsen ohne Mitwirken der aufgespeicherten Energie unmöglich ist, mit einem Alarmsystem versehen sein, das den Fahrer auf optischem oder akustischem Wege warnt, wenn die Energie in irgend einem Teil der Anlage oberhalb des Verteilers oder des Bedienungshahnes auf einen Wert von 70% und weniger ihres normalen Betriebswertes herabgesunken ist. Diese Vorrichtung muss unmittelbar und dauernd an den Bremskreislauf angeschlossen sein. Ein Manometer kann nicht als Alarmsystem angesehen werden. Wenn für den Betrieb einer Bremsanlage das Mitwirken einer zusätzlichen Energiequelle unumgänglich ist, muss der Energievorrat so bemessen sein, dass bei abgestelltem Motor die Bremswirkung genügend gross bleibt, um das Anhalten des Fahrzeuges unter den vorgeschriebenen Bedingungen zu erlauben.

Wenn die Muskelkraft des Fahrers auf die Feststellbremse durch eine zusätzliche Energiequelle verstärkt wird, muss die Bremse so entworfen und gebaut sein, dass sie blockiert bleiben kann, selbst bei Ausfall der zusätzlichen Energie.

Wenn die Wirkung einer Bremse mittels einer Spezialvorrichtung ausgeschaltet werden kann, muss die Wirkung dieser Vorrichtung automatisch aufhören, sobald die Bremse wieder auf normalen Betrieb eingestellt ist.

Bei Kraftfahrzeugen, die einen Anhänger, der mit einer vom Fahrer des Zugfahrzeuges aus zu bedienenden Bremse ausgerüstet ist, muss die Bremse des Zugfahrzeuges mit einer Vorrichtung versehen sein, die so gebaut ist, dass sie nicht ausfällt beim Versagen der Anhängerbremsvorrichtung, oder bei Bruch der pneumatischen oder anderen Verbindungsleitung zwischen dem Zugfahrzeug und seinem Anhänger, als Folge eines Abreissens oder Loslösens der Ankupplungsvorrichtung.

Apparate, die nicht zu einer Bremsvorrichtung gehören, dürfen von deren Energie nur soviel verbrauchen, dass bei Schäden an der Energiequelle, ihre Benutzung nicht zu einer gefährlichen Verminderung des die Bremsvorrichtung speisenden Energievorrates führen kann.

Die auf das Bremspedal ausgeübte Kraft darf, bei Kraftfahrzeugen, die zur Personenbeförderung bestimmt sind und, den Fahrersitz eingerechnet, weniger als 10 ganze Sitzplätze begreifen, 50 kg und bei Autobussen, Touristenbussen und Kraftfahrzeugen, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, 70 kg nicht übersteigen.

Die auf eine Handbremse ausgeübte Kraft darf, bei Kraftfahrzeugen, die zur Personenbeförderung bestimmt sind und, den Fahrersitz eingerechnet, weniger als 10 ganze Sitzplätze begreifen, 40 kg und bei Autobussen, Touristenbussen und Kraftfahrzeugen, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, 60 kg nicht übersteigen. »

**Art. 11.** Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 41bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 41bis.** In Abweichung der in Artikel 41 enthaltenen Bestimmungen gelten nachstehende Vorschriften für diejenigen Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1966 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert oder einregistriert werden:

Mit Ausnahme der Motorräder, der landwirtschaftlichen Traktoren ohne Kabine oder mit offener Kabine, der Arbeitsmaschinen und der Spezialfahrzeuge der Armee, muss jedes Kraftfahrzeug mit leuchtenden Fahrtrichtungsanzeigern versehen sein, die aus Blinklichtern bestehen und einem der nachstehenden Typen entsprechen:

- 1) an den Seitenwänden des Fahrzeuges angebrachter Blinker, der nach vorne weiss oder orangefarbig und nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet;
- 2) vorne und hinten an beiden Seiten des Fahrzeuges angebrachter Blinker, der nach vorne weiss oder orangefarbig und nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet;
- 3) an den Seitenwänden des Fahrzeuges angebrachter Blinker, der nach vorne weiss oder orangefarbig und nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet und der hinten an beiden Seiten des Fahrzeuges durch einen zusätzlichen Blinker ergänzt wird, der nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet;
- 4) an den Seitenwänden des Fahrzeuges angebrachter Blinker, der nach vorne weiss oder orangefarbig und nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet und der vorne und hinten an beiden Seiten des Fahrzeuges durch einen zusätzlichen Blinker ergänzt wird, der nach vorne weiss oder orangefarbig und nach hinten rot oder orangefarbig leuchtet.

Die unter 1) erwähnten Fahrtrichtungsanzeiger sind nur an Fahrzeugen zugelassen, deren Breite 1,60 m und weniger beträgt und deren Länge 4 m nicht übersteigt.

Die unter 2) erwähnten Fahrtrichtungsanzeiger sind nur zugelassen, wenn sie so angebracht werden können, dass die Entfernung zwischen den Lichtaustrittsflächen der vorderen und hinteren Fahrtrichtungsanzeigern 6 m nicht übersteigt.

Sind Fahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern der unter 3) und 4) erwähnten Typen versehen, so müssen die an den Seitenwänden angebrachten Fahrtrichtungsanzeiger sich in einer Entfernung von 1,80 m oder weniger vom vordersten Punkt des Fahrzeuges befinden. Anhänger und Sattelanhänger müssen an der Hinterseite wenigstens mit zwei symmetrisch angebrachten roten oder orangefarbenen Fahrtrichtungsanzeigern versehen sein.

Falls bei einem Zug von gekuppelten Fahrzeugen, der aus einem Zugfahrzeug und aus einem Anhänger oder Sattelanhänger besteht, das höchstzulässige Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt, muss wenigstens das breiteste Fahrzeug mit seitlich angebrachten Fahrtrichtungsanzeigern versehen sein.

Nur Blinklichter sind zugelassen, deren Frequenz 60 bis 120 Blinkfolgen pro Minute beträgt.

Ein Fahrtrichtungsanzeiger, der aus 2 Blinklichtern besteht, die auf derselben Seite angebracht sind, wird als einziges Licht angesehen, falls der Blinkwechsel der Lichter dieselbe Frequenz aufweist.

Die Entfernung zwischen den beidseitig vorne und hinten am Fahrzeug angebrachten Fahrtrichtungsanzeigern muss wenigstens 600 mm betragen. Die Entfernung zwischen dem Boden und dem unteren Rand der Lichtaustrittsfläche eines jeden Fahrtrichtungsanzeigers muss wenigstens 400 mm betragen. Die Entfernung zwischen dem Boden und dem oberen Rand der Lichtaustrittsfläche eines jeden Fahrtrichtungsanzeigers darf 1900 mm nicht übersteigen.

In allen Fällen müssen die Fahrtrichtungsanzeiger von einem Beobachter, der in einer Entfernung von 10 m vor oder hinter dem Fahrzeug, und in dessen mittleren senkrechten Längsschnitt steht, gesehen werden können.

Mit Ausnahme der Arbeitsmaschinen und der Motorräder, deren Hubraum 125 ccm nicht übersteigt, müssen Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger hinten mit 2 roten oder orangefarbenen Bremslichtern versehen sein, die dazu bestimmt sind, ein Verlangsamen oder plötzliches Halten anzuzeigen. Für Motorräder, deren Hubraum 125 ccm übersteigt, genügt jedoch ein einziges Bremslicht, das den Vorschritten des gegenwärtigen Abschnittes entspricht.

Die Bremslichter müssen symmetrisch auf jeder Seite des Fahrzeuges angebracht sein. Die Entfernung vom Boden zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Lichter muss grösser als 400 mm sein. Die Entfernung vom Boden zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Lichter darf 1600 mm nicht übersteigen. Diese Lichter müssen bei Betätigung der Betriebsbremse aufleuchten. Ist das oder die Bremslichter von roter Farbe, so muss die Lichtstärke grösser sein als die des oder der roten Schlusslichter, falls sie miteinander gruppiert oder in sie eingebaut sind. »

**Art. 12.** Der letzte Absatz unter 1 c) des abgeänderten Artikels 42 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Die im gegenwärtigen Artikel bezeichneten Kraftfahrzeuge dürfen ausserdem mit nicht blendenden weissen oder gelben Nebelscheinwerfern und mit einem Suchscheinwerfer ausgerüstet sein. Die Nebelscheinwerfer, deren Zahl stets zwei betragen muss, sind symmetrisch zu einer senkrechten Flächenebene, die durch die Fahrzeuglängsachse läuft. Ihr oberer Rand muss tiefer oder auf der gleichen Höhe wie der obere Rand der Scheinwerfer mit Abblendlicht liegen. Ihr äusserer Rand muss sich in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom Fahrzeugumriss befinden, falls diese Scheinwerfer nicht parallel mit den Lampen mit Standlicht geschaltet sind. Die Nebelscheinwerfer und der Suchscheinwerfer müssen parallel mit den Schlussleuchten geschaltet sein. »

**Art. 13.** Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 42bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 42bis.** In Abweichung der im Artikel 42 enthaltenen Bestimmungen, gelten nachstehende Vorschriften für diejenigen Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1966 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert oder einregistriert werden:

Jedes auf öffentlicher Strasse verkehrende Kraftfahrzeug, mit Ausnahme der Spezialfahrzeuge der Armee, der Arbeitsmaschinen, der landwirtschaftlichen Traktoren und der Motorräder mit oder ohne Beiwagen, muss versehen sein:

1. — Vorne:

a) Mit zwei weissen oder gelben Scheinwerfern mit Fernlicht, das geeignet ist, die Fahrbahn in der Nacht bei klarem Wetter auf eine Entfernung von wenigstens 100 m vor dem Fahrzeug wirksam zu beleuchten. Auf diese Entfernung muss die Lichtstärke jedes einzelnen Scheinwerfers mit Fernlicht auf einer Fläche senkrecht zur Fahrbahn, in der Höhe der Mittelachse der Scheinwerfer, wenigstens 1 Lux betragen.

b) Mit zwei weissen oder gelben Scheinwerfern mit Abblendlicht, das geeignet ist, die Fahrbahn in der Nacht bei klarem Wetter auf eine Entfernung von wenigstens 25 m vor dem Fahrzeug wirksam zu beleuchten, ohne die anderen Verkehrsteilnehmer zu blenden. Das Abblendlicht wird als blendend angesehen, wenn starke direkte Strahlen über die waagerechte Fläche, die durch die Achse der Scheinwerfer geht, ausgestrahlt werden oder wenn die Lichtstärke jedes einzelnen Scheinwerfers mit Abblendlicht, in einer Entfernung von 25 m auf einer Fläche senkrecht zur Fahrbahn, in der Höhe der Mittelachse der Scheinwerfer und darüber, mehr als 1 Lux beträgt.

Jedoch darf bei Scheinwerfern für asymmetrisches Abblendlicht die im vorhergehenden Absatz festgelegte Höchstgrenze von 1 Lux von dem der Scheinwerfermitte entsprechenden Punkt unter einem Winkel von 15° nach rechts ansteigen.

In einer Entfernung von 25 m von jedem Scheinwerfer mit Abblendlicht, muss die Lichtstärke in einer Höhe von 150 mm über der Fahrbahn wenigstens 1 Lux betragen.

Der äussere Rand der Scheinwerfer mit Abblendlicht muss sich weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss befinden. Jedoch darf sich der äussere Rand dieser Scheinwerfer mit Abblendlicht mehr als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss befinden, wenn die Lampen mit Standlicht parallel mit den Scheinwerfern mit Abblendlicht geschaltet sind. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche der Scheinwerfer mit Abblendlicht muss 500 mm übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Scheinwerfer mit Abblendlicht darf 1200 mm nicht übersteigen.

Die Scheinwerfer mit Abblendlicht können ersetzt werden durch eine an die Scheinwerfer mit Fernlicht angebrachte Vorrichtung, die es ermöglicht, die oben festgelegten Bedingungen zu erfüllen.

Es genügt jedoch, dass die Scheinwerfer mit Abblendlicht der im Ausland immatrikulierten Fahrzeuge den einschlägigen Bestimmungen ihres Herkunftslandes entsprechen.

c) Mit zwei weissen Lampen mit Standlicht, die beidseitig symmetrisch in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss angebracht und bei Nacht bei klarem Wetter auf wenigstens 150 m Entfernung vor dem Fahrzeug sichtbar sind, ohne jedoch die anderen Verkehrsteilnehmer zu blenden. Die Entfernung vom Boden zum bis unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Lampen muss 400 mm übersteigen. Die Entfernung vom Boden zum bis oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Lampen darf 1600 mm nicht übersteigen.

Fernlicht, Abblendlicht und Standlicht können in ein gemeinsames Gehäuse eingebaut werden, das beidseitig symmetrisch in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss angebracht ist. Der obere Rand der Lichtaustrittsfläche darf sich nicht höher als 1200 mm über dem Boden befinden. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche muss 400 mm übersteigen. Diese Vorschrift ist nicht anwendbar auf Kraftfahrzeuge, die einem besonderen öffentlichen Zwecke dienen.

Die im gegenwärtigen Artikel bezeichneten Kraftfahrzeuge dürfen ausserdem mit nicht blendenden weissen oder gelben Nebelscheinwerfern und mit einem Suchscheinwerfer ausgerüstet sein. Die Nebelscheinwerfer, deren Zahl stets zwei betragen muss, sind symmetrisch zu einer senkrechten Fläche anzuordnen, die durch die Fahrzeuginnenachse läuft. Ihr oberer Rand muss tiefer oder auf der gleichen Höhe wie der obere Rand der Scheinwerfer mit Abblendlicht liegen. Ihr äusserer Rand muss sich in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom Fahrzeugumriss befinden. Die Nebelscheinwerfer und der Suchscheinwerfer müssen parallel mit den Schlussleuchten geschaltet sein.

## 2. — Hinten:

a) Mit zwei roten Schlussleuchten, die beidseitig symmetrisch in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss angebracht und in der Nacht bei klarem Wetter in einer Entfernung von wenigstens 150 m von der Rückseite des Fahrzeuges sichtbar sein müssen. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Leuchten muss 400 mm übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Leuchten darf 1600 mm nicht übersteigen. Für die Fahrzeuge der Armee genügt eine einzige links angebrachte rote Leuchte.

b) Mit einer oder zwei weissen Leuchten, welche die Erkennungstafel so erhellen, dass die Immatikulationsnummer in der Nacht bei klarem Wetter in einer Entfernung von wenigstens 20 m von der Rückseite des Fahrzeuges abgelesen werden kann. Eine weitere Leuchte kann das nationale Unterscheidungszeichen erhellen. Diese Leuchten müssen in einer Höhe von weniger als 1200 mm über dem Boden angebracht werden.

c) Mit zwei festangebrachten, roten, nicht dreieckigen Rückstrahlern, die symmetrisch zu einer durch die Fahrzeuginnenachse gehenden senkrechten Fläche befestigt sein müssen. Sie müssen einem durch den Verkehrsminister genehmigten Typ entsprechen. Der äussere Rand eines jeden dieser Rückstrahler muss sich so nahe wie möglich, und auf jeden Fall weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss befinden. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Rückstrahler darf jedoch 1200 mm nicht übersteigen. Die Rückstrahler können unabhängig oder in die roten Schlussleuchten eingebaut sein, sofern diese den vorstehenden Bedingungen entsprechen. Sie müssen bei Nacht bei klarem Wetter sichtbar sein, wenn sie in einer Entfernung von 100 m durch Fernlicht angestrahlt werden.

Die unter a) und b) erwähnten Leuchten müssen mit den Lampen mit Standlicht, den Scheinwerfern mit Abblendlicht oder den Scheinwerfern mit Fernlicht gleichzeitig eingeschaltet sein. Ausgenommen hiervon sind die Fahrzeuge der Armee.

Befinden sich am Fahrzeug ein oder zwei Rückwärtslichter, so müssen diese weiss oder gelb sein und dürfen nur durch den Hebel des Rückwärtsganges eingeschaltet werden. Diese Lichter dürfen die Fahrbahn nicht weiter als 10 m hinter dem Fahrzeug beleuchten.

Die Kraftfahrzeuge, die einem besonderen öffentlichen Zweck dienen, die Kraftfahrzeuge, die als Abschleppwagen ausgerüstet sind und die Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung von Milchkannten dienen, können mit einer weissen oder gelben Leuchte, deren Licht nicht blendend ist, ausgerüstet sein und beim Anhalten davon Gebrauch machen, um die hintere Fläche des Fahrzeuges oder das gezogene Fahrzeug zu beleuchten.»

**Art. 14.** Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 44bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 44bis.** In Abweichung der in Artikel 44 enthaltenen Bestimmungen gelten nachstehende Vorschriften für diejenigen Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1966 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert oder registriert werden:

Die im dringenden Dienst von der Gendarmerie, der Polizei, der Armee, der Protection Civile und der Feuerwehr benutzten Fahrzeuge sowie die Sanitätswagen dürfen vorne mit einem blauen Blinklicht versehen sein. Fahrzeuge, die dem Strassendienst zugeteilt sind, die als Abschleppwagen ausgerüstet sind sowie Fahrzeuge, welche mit oder ohne Ladung die in vorerwähnten Artikeln 3, 4, 4bis, 5, 6 und 12 festgelegten Höchstgewichte und Höchstaussmass überschreiten dürfen vorne mit einem orangefarbigem, blinkendem Licht versehen sein, das Vorsicht bedeutet. Diese Lichter dürfen hinten am Fahrzeug wiederholt werden.

Kraftfahrzeuge, deren Breite 2 m übersteigt, dürfen beidseitig auf der Vorderfläche eine Begrenzungsleuchte mit weissem Licht und einen runden, weissen Rückstrahler und beidseitig auf der Hinterfläche eine Begrenzungsleuchte mit rotem Licht aufweisen.

Diese Begrenzungsleuchten und Rückstrahler sind obligatorisch für Kraftfahrzeuge und Anhänger, deren Breite 2,50 m übersteigt, mit Ausnahme der Arbeitsmaschinen und der Spezialfahrzeuge der Armee.

Diese Lichter dürfen nicht blenden. Die Begrenzungsleuchten müssen am äussersten Fahrzeugumriss und, wenn möglich, am oberen Teil des Fahrzeuges angebracht und in einer genügend grossen Entfernung sichtbar sein. In jedem Fall muss die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Leuchten 400 mm übersteigen.

Die vorerwähnten Rückstrahler müssen fest angebracht und symmetrisch in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom Fahrzeugumriss zu einer durch die der Fahrzeuglängsachse gehenden senkrechten Fläche befestigt sein. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Rückstrahler muss 400 mm übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand der Rückstrahler darf 1200 mm nicht übersteigen.

Nachstehende Fahrzeuge dürfen jedoch an der linken Seite oder auf beiden Längsseiten mit einer Stationierungsleuchte, die ein weisses oder gelbes, nicht blendendes Licht nach vorne und ein rotes oder gelbes, nicht blendendes Licht nach hinten ausstrahlt, versehen sein:

a) Kraftfahrzeuge, die zum Personentransport bestimmt sind und die einschliesslich des Führerplatzes weniger als 10 ganze Sitzplätze begreifen;

b) die anderen Kraftfahrzeuge, deren Länge weniger als 6 m und deren Breite weniger als 2 m beträgt.

Die seitliche Stationierungsleuchte kann vorne durch eine weisse oder gelbe, hinten durch eine rote oder gelbe Leuchte ersetzt werden. In jedem Fall müssen diese Leuchten symmetrisch in einer Entfernung von weniger als 400 mm vom äusseren Fahrzeugumriss angebracht sein. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Stationierungsleuchte muss 400 mm übersteigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand der Lichtaustrittsfläche dieser Leuchte darf 1600 mm nicht übersteigen.

Alle Kraftfahrzeuge können ausserdem auf beiden Längsseiten mit festangebrachten, gelben Rückstrahlern versehen sein, die symmetrisch und parallel zu einer senkrechten Längsfläche des Fahrzeuges befestigt sind. Die Entfernung vom Boden bis zum unteren Rand dieser Rückstrahler muss 400 mm über-

steigen. Die Entfernung vom Boden bis zum oberen Rand dieser Rückstrahler darf 1200 mm nicht übersteigen.

Leuchtreklamen oder Reklamen mittels reflektierender Fläche sind auf allen Fahrzeugen verboten. »

**Art. 15.** Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 45bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 45bis.** In Abweichung der in Artikel 45 enthaltenen Bestimmungen gelten nachstehende Vorschriften für diejenigen Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1966 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert oder einregistriert werden:

Die Vorderseite der Anhänger, Jahrmarktfahrzeuge und Wohnwagen, deren Breite diejenige des Zugfahrzeuges übersteigt, muss mit zwei Begrenzungsleuchten versehen sein, die den in Artikel 44, Abschnitt 2, 3 und 4 festgesetzten Bedingungen entsprechen; diese Leuchten müssen so angebracht sein, dass sie die Breite des Fahrzeuges erkennen lassen.

Die Rückseite der Anhänger, Jahrmarktfahrzeuge und Wohnwagen muss mit den im Artikel 42, unter 2a) und b) vorgesehenen Leuchten sowie mit zwei roten Rückstrahlern versehen sein, welche die Form eines gleichschenkeligen Dreiecks haben, dessen Spitze nach oben gerichtet ist und den in Artikel 42, unter 2c) festgesetzten Bedingungen entsprechen müssen. Diese Rückstrahler müssen einem vom Verkehrsminister genehmigten Typ entsprechen und eine Seitenlänge von mindestens 150 mm und höchstens 250 mm haben.

Handelt es sich jedoch um einen von einem Motorrad gezogenen Anhänger, so genügt es, dass die Rückseite des Anhängers eine von hinten sichtbare rote Leuchte, eine weisse Leuchte, welche die Erkennungstafel erhellt sowie einen dreieckigen, roten Rückstrahler, dessen Spitze nach oben gerichtet ist, aufweist. »

**Art. 16.** Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 45ter mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 45ter.** Es ist verboten, die im gegenwärtigen Abschnitt bezeichneten Fahrzeuge mit mehr als zwei Scheinwerfern mit Fernlicht, zwei Scheinwerfern mit Abblendlicht, zwei Lampen mit Standlicht, zwei Nebelscheinwerfern und zwei roten Rückleuchten, auszurüsten.

Alle, den gleichen Namen tragende Leuchten müssen von gleicher Lichtstärke und von gleicher Farbe sein; sie müssen in gleicher Höhe über dem Boden befestigt und symmetrisch auf einer senkrecht zur Längsachse des Fahrzeuges befindlichen Fläche angebracht sein.

Als einzige Leuchte gelten zwei gleichnamige Leuchten, deren Mindestabstand zwischen den Lichtaustrittsflächen kleiner ist als das kleinste Ausmass dieser Lichtaustrittsflächen, in der Richtung in welcher dieser Abstand gemessen wird. Handelt es sich bei der eben beschriebenen Leuchte um einen Scheinwerfer mit Fernlicht, einen Scheinwerfer mit Abblendlicht oder einen Nebelscheinwerfer, so müssen dessen Lichtstärke und Lichtverteilung den diesbezüglichen Vorschriften entsprechen.

Alle Begrenzungsleuchten gleicher Farbe müssen von derselben Lichtstärke sein und auf gleicher Höhe angebracht sein.

Alle Rückstrahler gleicher Farbe müssen dieselbe reflektierende Lichtstärke haben und auf gleicher Höhe angebracht sein.

Es ist verboten, auf den in diesem Abschnitt bezeichneten Fahrzeugen andere Leuchten und Rückstrahler anzubringen, als diejenigen die in diesem Abschnitt vorgesehen sind.

Jedes Fahrzeug muss so eingerichtet sein, dass die roten Lichter und die Rückstrahler in keinem Fall von einem Teil des Fahrzeuges oder dessen Ladung verdeckt werden können.»

**Art. 17.** Der Artikel 47 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Ausser den Motorrädern müssen die Kraftfahrzeuge mit Windschutzscheibe mit zwei wirksamen Scheibenwischern versehen sein, von denen jeder auf eine Hälfte der Windschutzscheibe wirkt und dem Fahrer eine genügende Sicht gewährleistet. Die Scheibenwischer müssen ohne dauernde Betätigung des Fahrers funktionieren.

Ein einziger Scheibenwischer genügt, wenn dieser durch seine Bauart wirksam auf eine Windschutzscheibenoberfläche wirkt, die dem Fahrer eine genügende Sicht gewährleistet.

Bei Arbeitsmaschinen und landwirtschaftlichen Traktoren mit Windschutzscheibe genügt ein einziger automatischer oder nichtautomatischer Scheibenwischer. »

**Art. 18.** Der erste Absatz des Artikels 49 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« A) Alle Kraftfahrzeuge, die der Immatrikulation im Grossherzogtum unterliegen, mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Traktoren, der Arbeitsmaschinen und der Spezialfahrzeuge der Armee, müssen mit einem Geschwindigkeitsmesser und einem Kilometerzähler versehen sein, die sich im Blickfeld des Fahrers befinden. Sie müssen in einem tadellosen Betriebszustand sein und ihre Angaben müssen auch nachts ablesbar sein, ohne den Fahrer zu behindern. »

**Art. 19.** Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 51 bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 51bis.** In Abweichung der in Artikel 51 unter 3°, zweiter Abschnitt enthaltenen Bestimmungen, sind nachstehende Vorschriften auf diejenigen Fahrzeuge anwendbar, die zum ersten Mal nach dem 31. Dezember 1966 im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert oder einregistriert werden:

Jeder Sitzplatz und jeder Sitz muss eine Breite von wenigstens 40 cm für jede beförderte Person und wenigstens 60 cm für den Fahrer haben. Bei einem Kraftfahrzeug, das zur Güterbeförderung bestimmt ist, muss jedoch der Sitzplatz oder der Sitz, der für den Fahrer vorgesehen ist, eine Breite von wenigstens 55 cm haben und zwar wenigstens 27,5 cm diesseits und jenseits des Zentrums des Lenkrades. Bei einem landwirtschaftlichen Traktor, einem industriellen Traktor oder einer Arbeitsmaschine genügt es, dass der Sitz des Fahrers eine Breite von wenigstens 40 cm hat oder aus einem Sattelsitz besteht. Die Vorschriften des gegenwärtigen Abschnittes sind nicht auf Motorräder anwendbar. »

**Art. 20.** Der Artikel 54 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird unter 1, 3, 7, 17 und 21 wie folgt abgeändert und durch folgende Absätze 29, 30 und 31 ergänzt:

« 1. Fahrgestell:

Das Fahrgestell muss vorne und hinten mit einem Stossfänger ausgerüstet sein.

Das Fahrgestell muss mit elastischen Puffern versehen sein, die das Fahrgestell und den Wagenaufbau gegen Beschädigungen, die infolge der Durchbiegung der Federn entstehen können, schützen.

### 3. Kraftstoffbehälter:

Bei einem Fahrzeug mit Vergasermotor darf kein Teil der Auspuffröhrenanlage sich in einer Entfernung von weniger als 10 cm vom Kraftstoffbehälter befinden.

Die Kraftstoffleitungen dürfen sich nicht ohne triftigen technischen Grund weniger als 10 cm von der Auspuffröhrenanlage befinden.

Die Kraftstoffleitungen und der Kraftstoffbehälter müssen ausserhalb des Fahrzeuges unter dem Fahrgestell angebracht sein.

Die Einfüllöffnung darf sich nicht weniger als 50 cm von den Türen für Fahrgäste befinden oder in dem Teil des Fahrzeuges, der den Fahrgästen und dem Fahrer vorbehalten ist.

### 7. Bremsen:

Die Oel-oder Luftdruckanlage der Betriebsbremse muss aus zwei getrennten Leitungen bestehen, falls die eine oder die anderen Bremsanlagen des Fahrzeuges keine Bremswirkung von wenigstens 5 m/sek<sup>2</sup> erreichen.

### 17. Heizung:

Omnibusse und Touristenbusse müssen mit einer gutfunktionierenden Heizungsanlage versehen sein, welche keine Gefahr für die Sicherheit und die Gesundheit darstellt.

Bei einem Fahrzeug mit Benzin-oder mit Flüssiggasmotor ist eine Abgasheizanlage nicht erlaubt.

Bei einem Fahrzeug mit Dieselmotor müssen alle Vorkehrungen getroffen werden, damit in keinem Falle die Abgase in das den Fahrgästen und den Fahrer vorbehaltene Abteil eindringen können.

In keinem Fall darf die Heizung mittels einer Flamme erfolgen, deren Verbrennungsluft aus dem Fahrzeuginnern herrührt.

### 21. Akkumulator:

Der Akkumulator muss an einer Stelle untergebracht sein, die von dem, den Fahrgästen vorbehaltenen Abteil, durch eine absolut dichte Wand getrennt und mit Lüftungsöffnungen nach aussen versehen ist. Der Akkumulator muss leicht zugänglich sein.

### 29. Federaufhängung:

Es müssen Einrichtungen vorgesehen sein, die verhindern, dass im Falle eines Bruches des Hauptfederblattes einer Vorderfeder weder die Lenkung noch die Bremsenrichtungen beeinträchtigt werden.

### 30. Druckluftbehälter:

Mit Pressluft funktionierende Hilfsapparate müssen mit einem Abschlussventil versehen sein, das sich so nahe wie möglich am Eingang des Ableitungssystems zu den Hilfsapparaten befindet.

### 31. Wechselgetriebe:

Der Griff des Schalthebels darf sich in seiner ungünstigsten Stellung weder mehr als 65 cm seitlich vom Lenkradzentrum, noch mehr als 80 cm hinter diesem Zentrum befinden, unter der Voraussetzung, dass auf keinen Fall der Griff des Schalthebels sich hinter dem Fahrersitz befindet. »

**Art. 21.** Der 4. Absatz des Artikels 144 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen neuen 4. Absatz ersetzt und derselbe Artikel wird durch folgende Absätze 5 und 6 ergänzt:

« 4° Bei dichtem Nebel oder Schneefall, der die Sicht auf weniger als 100 m herabsetzt, müssen die Scheinwerfer mit Abblendlicht anstatt der Scheinwerfer mit Fernlicht oder der Lampen mit Standlicht benutzt werden. Die Scheinwerfer mit Abblendlicht dürfen durch die in Artikel 42, 1 unter c) vorgesehenen Nebelscheinwerfer ersetzt werden.

Die Nebelscheinwerfer dürfen nur bei dichtem Nebel oder Schneefall gleichzeitig mit den Schlussleuchten brennen, ohne dass zur gleichen Zeit die Scheinwerfer mit Fernlicht oder die Scheinwerfer mit Abblendlicht gebraucht werden.

5° Die Scheinwerfer mit Fernlicht und die Scheinwerfer mit Abblendlicht dürfen gleichzeitig brennen im Falle wo der Gebrauch der Scheinwerfer mit Fernlicht gestattet ist.

In allen Fällen wo der Gebrauch der Scheinwerfer mit Fernlicht, der Scheinwerfer mit Abblendlicht oder der Nebelscheinwerfer erlaubt ist, dürfen die Lampen mit Standlicht gleichzeitig brennen.

Die in Artikel 42, 1 unter c) vorgesehenen Lampen mit Standlicht müssen gleichzeitig mit den Scheinwerfern mit Abblendlicht gebraucht werden, wenn sich kein Punkt der Lichtaustrittsfläche dieser Scheinwerfer in weniger als 400 mm vom äussersten Fahrzeugumriss befindet.

Der Gebrauch von mehr als zwei Scheinwerfern mit Fernlicht, von mehr als zwei Scheinwerfern mit Abblendlicht oder von mehr als zwei Nebelscheinwerfern ist verboten, vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 45ter.

6° Ist das Fahrzeug mit einem in Artikel 42, 1 unter c) vorgesehenen Suchscheinwerfer ausgerüstet, so darf dieser nur gleichzeitig mit den Scheinwerfern mit Abblendlicht und den Rückleuchten gebraucht werden. Jedoch darf der Suchscheinwerfer gleichzeitig mit den Nebelscheinwerfern oder den Lampen mit Standlicht benutzt werden, wenn der Gebrauch dieser Leuchten erlaubt ist. Der Gebrauch des Suchscheinwerfers zur Beleuchtung der Fahrbahn und beim Herannahen eines anderen Fahrzeuges ist verboten. »

**Art. 22.** Der letzte Absatz des Abschnittes B des abgeänderten Artikels 144 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Jedoch sind bei Nebel oder Schneefall die Vorschriften des vorstehenden Abschnittes 4° anzuwenden. Der Gebrauch des Suchscheinwerfers muss den Vorschriften des Abschnittes 6° entsprechen. »

**Art. 23.** Der abgeänderte Artikel 145 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen vorletzten Abschnitt mit folgendem Text ergänzt:

« Der Gebrauch des Suchscheinwerfers muss den Vorschriften des Artikels 144 unter 6° entsprechen. »

**Art. 24.** Unser Verkehrsminister, Unser Minister der Oeffentlichen Arbeiten, Unser Aussenminister, Unser Minister der Justiz, Unser Tresorminister, Unser Innenminister und Unser Minister der Bewaffneten Macht sind, jeder soweit es ihn betrifft, mit der Ausführung des gegenwärtigen Reglementes betraut, das im Memorial veröffentlicht wird.

Luxemburg, den 22 Dezember 1965.

**Jean**

*Der Verkehrsminister und der  
Minister der Oeffentlichen Arbeiten,*

**Albert Bousser**

*Der Aussenminister, der Minister der Justiz  
und der Tresorminister,*

**Pierre Werner**

*Der Innenminister,*

**Henry Cravatte**

*Der Minister der Bewaffneten Macht,*

**Marcel Fischbach**