

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 63

20 septembre 1971

SOMMAIRE

- Règlement grand-ducal du 19 juillet 1971 modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques page **1710**
- Grossherzogliches Reglement vom 19. Juli 1971 welches den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen abändert und ergänzt **1720**
-

Règlement grand-ducal du 19 juillet 1971 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 celles des 2 mars 1963 et 17 avril 1970;

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, du 7 septembre 1965, du 22 décembre 1965, du 13 mai 1966, du 23 août 1966, du 12 octobre 1966, du 23 décembre 1966, du 18 septembre 1967, du 14 mars 1968, du 30 avril 1968, du 25 mai 1968, du 22 juin 1968, du 28 août 1968, du 14 mars 1970, du 17 juillet 1970, du 16 octobre 1970, du 23 novembre 1970 et du 8 janvier 1971;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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 des Finances, de Notre Ministre de l'Intérieur et de Notre Ministre de la Force Publique et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. La définition figurant à l'article 2 sub 16° de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est modifiée comme suit:

« 16° *Véhicule articulé*: ensemble constitué par un véhicule automoteur et une semi-remorque accouplée à ce véhicule. »

Art. 2. L'article 2 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par les définitions suivantes:

« 30° *Voiture automobile à personnes*: véhicule automoteur d'un poids propre supérieur à 400 kg, dont l'habitacle est aménagé exclusivement pour le transport de personnes et comprenant moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur.

32° *Véhicule utilitaire*: véhicule automoteur d'un poids propre supérieur à 400 kg, dont l'habitacle est aménagé de façon qu'il puisse être utilisé tant pour le transport de choses que pour le transport de personnes, pour autant qu'en transport de personnes, le véhicule comprenne moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur.

Le véhicule utilitaire est considéré comme véhicule automoteur destiné au transport de personnes si sa surface de chargement est égale ou inférieure à 2m²; il est considéré comme véhicule automoteur destiné au transport de choses si sa surface de chargement dépasse 2m².

33° *Semi-remorque*: remorque destinée à être accouplée à un véhicule automoteur de telle manière qu'elle repose en partie sur celui-ci et qu'une part appréciable de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule.

34° *Remorque à un essieu*: remorque, à l'exclusion de la semi-remorque, ne comportant:

- a) qu'un seul essieu;
- b) que deux essieux dans le prolongement l'un de l'autre;
- c) que deux essieux situés au maximum à un mètre l'un de l'autre;
- d) qu'un groupe d'essieux dont tous les éléments de fixation au châssis se trouvent sur un même axe horizontal perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule.»

Art. 3. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 18 libellé comme suit:

« **Art. 18.** Les prescriptions du présent article sont applicables aux remorques et semi-remorques qui sont enregistrées pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971.

A. Force verticale au point d'appui

1. Pour les remorques à un essieu, la force au point d'appui doit être dirigée vers le bas, lorsque la remorque est à l'arrêt sur un plan horizontal.
2. La valeur de cette force ne doit ni être inférieure à 2%, ni supérieure à 10% du poids total maximum autorisé de la remorque. L'accouplement utilisé et les dispositifs de fixation aux véhicules doivent être conçus et réalisés à cet effet.

B. Accouplement

1. La liaison entre le véhicule tiré et le véhicule tracteur doit être réalisée au moyen d'un seul accouplement suffisamment rigide et résistant.
2. L'accouplement doit être d'un type agréé par un des trois pays Benelux.
3. L'accouplement doit être pourvu d'un dispositif de fermeture muni d'une sécurité. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché et verrouillé et qu'aucun désaccouplement ne puisse se produire. La sécurité ne doit pouvoir être mise en place que lorsque l'accouplement est enclenché. En outre, le dispositif de fermeture doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché en cas de défaillance de la sécurité.
4. Lorsque le poids total maximum autorisé de la remorque excède 3.500 kg, le dispositif de fermeture visé au point 3. doit fonctionner automatiquement lors de l'accrochage.
5. L'accouplement du côté du véhicule tracteur doit être fixé soit aux longerons ou à ce qui en tient lieu, soit à des traverses ou autres éléments du châssis, spécialement conçus ou aménagés à cette fin, et reliés solidement aux longerons.
6. Le centre de l'accouplement de la semi-remorque ne peut se trouver en arrière de l'axe de l'essieu arrière ou de l'axe médian des essieux arrières du véhicule tracteur. A l'endroit où cet accouplement est fixé au châssis du véhicule tracteur, le châssis doit être renforcé dans le sens transversal.
7. Les accouplements ne peuvent dépasser de plus de 15 cm le gabarit du véhicule tracteur.
8. Lors du désaccouplement, aucune partie de l'accouplement ne peut toucher le sol.

C. Attache secondaire

1. Les remorques équipées d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, ne peuvent être pourvues d'une attache secondaire.
2. Les remorques à un essieu, dont le poids total maximum autorisé n'excède pas 1.500 kg et qui ne sont pas pourvues d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, doivent être pourvues d'une attache secondaire.
3. L'attache secondaire peut être constituée d'un ou de deux cables ou chaînes, et doit être placée le plus près possible du plan longitudinal médian des véhicules. L'attache secondaire doit permettre de maintenir la remorque, chargée à son poids total maximum autorisé, accouplée au véhicule tracteur.
4. Pour les remorques équipées d'un frein de service, l'attache secondaire ne peut entraver le fonctionnement du dispositif de freinage.
5. L'attache secondaire ne peut entrer en action qu'en cas de rupture de l'accouplement.
6. L'attache secondaire doit être fixée de manière que le timon ne puisse toucher le sol en cas de rupture de l'accouplement.

D. Timon triangulaire ou central

1. Le timon triangulaire ou central doit être d'un type agréé, à moins que la remorque n'ait été agréée dans son ensemble.
2. Le timon triangulaire ou central doit être construit et fixé de façon à pouvoir résister en toutes circonstances sans rupture ou déformation permanente aux efforts auxquels il est soumis.

3. Toute remorque dont l'essieu avant est pourvu d'une couronne à billes, doit être équipée d'un timon triangulaire.
4. Le timon triangulaire ne peut être constitué de tubes ou d'éléments formant caisson.

E. Couronne à billes

La couronne à billes doit être d'un type agréé par un des trois pays Benelux.

F. Châssis

1. Au point de vue des matériaux, de la construction et de la finition, le véhicule doit posséder les qualités techniques qu'on est en droit d'exiger d'une fabrication bonne et soignée.
2. Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois.
3. Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut être effectuée aux ailes des longerons, à moins de 2,5 cm de leur bord extérieur, par une personne autre que le constructeur. Toutefois, ces interdictions ne concernent pas :
 - les trous forés dans l'âme des longerons, pour autant que la distance entre deux trous, de même que celle entre les trous et les ailes, soient au moins de 3 cm; ces distances sont mesurées à partir du bord des trous et du bord extérieur des ailes;
 - les soudures effectuées, en cas d'allongement ou de raccourcissement, sur l'entièreté de la section des longerons.
4. De plus, aucune soudure aux longerons n'est permise dans les cas où le constructeur l'a expressément interdit.

G. Numéro de châssis

1. Tout châssis ou véhicule autoportant doit être pourvu d'un numéro, considéré comme numéro de châssis, différent pour chaque véhicule d'une même marque et qui ne peut être composé au total de moins de trois lettres ou chiffres.
2. Ces signes doivent avoir une hauteur d'au moins 7 mm et doivent être séparés de toutes autres inscriptions de façon qu'aucun doute ne soit possible.
3. Seul ce numéro peut être repris sur les documents officiels sous la rubrique « Numéro de châssis ». Il doit y être repris en entier.
4. Le numéro de châssis doit être frappé lisiblement par le constructeur ou par son mandataire dans un longeron ou, à défaut de longerons, dans une pièce importante d'ossature à un endroit agréé par le Ministre des Transports de manière que ce numéro ne puisse disparaître en cas d'accident léger.
5. Le numéro de châssis doit rester parfaitement visible et ne peut être caché par l'aménagement ultérieur du véhicule.

H. Identification

Chaque remorque ou semi-remorque doit porter l'indication de la marque et une plaque d'identification.

I. Essieux et groupes d'essieux

1. Les essieux et groupes d'essieux doivent être d'un type agréé, sauf si l'ensemble de la remorque est d'un type agréé par un des trois pays Benelux.
2. Un essieu oscillant doit être construit de manière telle que, pendant la marche du véhicule, le débattement dans le sens vertical ne puisse dépasser 25° par rapport à l'horizontale.
3. L'angle de braquage des roues avant ou de l'essieu avant doit être d'au moins 45° de chaque côté.

J. Protection latérale

Les faces latérales du véhicule ne peuvent présenter de creux dont la longueur soit supérieure à 200 cm, la profondeur supérieure à 30 cm et la hauteur libre au-dessus du sol supérieure à 130 cm. D'autre part, les saillies latérales, notamment les roues, doivent être efficacement protégées lorsqu'elles peuvent présenter un danger pour les autres usagers de la route.

K. Garde-boue

La construction ou l'aménagement de remorques doit être tel que toute projection vers l'arrière, due à la rotation des roues, soit réduite de façon rationnelle.

L. Roues et bandages pneumatiques

Les roues et les bandages pneumatiques ne peuvent, quelle que soit leur orientation et quelles que soient les conditions de charge du véhicule, toucher les autres parties du véhicule.

M. Conditions pour la formation de trains

Les remorques doivent pouvoir s'orienter par rapport aux véhicules tracteurs de façon que les positions extrêmes des véhicules ne soient pas limitées par: les dispositifs de freinage, les roues, l'installation électrique, d'autres organes vitaux et éventuellement l'attache secondaire.

N. Points de graissage

Les parties du véhicule doivent pouvoir être graissées facilement aux endroits où cela est nécessaire. »

Art. 4. L'article 20 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par le texte suivant:

« Les pneumatiques dont sont équipés les véhicules mentionnés au présent article doivent avoir une capacité de charge suffisante. »

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

« **Art. 24ter.** Par dérogation aux dispositions des articles 24 et 24bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux autobus, autocars, remorques et véhicules automoteurs destinés au transport de choses, qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971:

La hauteur sous toute la largeur arrière du châssis ou des parties essentielles de la carrosserie 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 arrière répondant aux conditions de montage ci-après:

- a) la partie inférieure du pare-chocs doit être située à moins de 70 cm du sol lorsque le véhicule est à vide;
- b) à l'endroit où le pare-chocs est placé, sa largeur ne peut être supérieure à la largeur du véhicule ni inférieure de plus de 10 cm de chaque côté de cette même largeur;
- c) le pare-chocs doit être placé le plus près possible de l'arrière du véhicule sans qu'il puisse être éloigné de plus de 60 cm du point extrême arrière du véhicule;
- d) les extrémités du pare-chocs ne peuvent pas être recourbées vers l'arrière;
- e) le pare-chocs doit être relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu;
- f) le pare-chocs doit avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier dont le module de résistance à la flexion est de 20 cm³. »

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

« **Art. 24quater.** Les prescriptions du présent article sont applicables aux voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971:

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.

1. Châssis ou carrosserie autoportante

Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois. Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut y être effectuée par une personne autre que le constructeur du véhicule.

2. *Suspension*

Toute voiture automobile ou tout véhicule utilitaire doit être équipé d'une suspension en bon état de fonctionnement. En cas de ressorts à lames, hélicoïdaux ou à barres de torsion, le véhicule doit également être pourvu d'amortisseurs en bon état de fonctionnement.

3. *Embrayage*

L'embrayage des voitures automobiles et véhicules utilitaires doit être progressif et pouvoir être réglé facilement.

4. *Chauffage*

Les installations de chauffage doivent offrir toutes les garanties de sécurité. Les installations fonctionnant par chaleur récupérée directement sur la tubulure d'échappement elle-même, ne sont admises que pour les véhicules équipés d'un moteur diesel. Toutefois, des installations fonctionnant par chaleur récupérée sur la tubulure d'échappement par l'intermédiaire d'un échangeur de chaleur peuvent être admises pour un véhicule équipé d'un moteur à essence, à condition que la partie de la tubulure d'échappement entourée par l'échangeur de chaleur soit en acier et qu'elle ait une épaisseur minimale de 2 mm.

5. *Ventilation*

Une aération suffisante de l'habitacle doit pouvoir être assurée.

6. *Aménagement intérieur*

Les parties du véhicule que les occupants risquent de heurter lorsqu'ils sont projetés vers l'avant en cas de ralentissement ou d'arrêt brusque, ne peuvent comporter ni aspérité dangereuse, ni arête vive susceptibles d'accroître le risque ou la gravité des blessures de ces occupants.

Le dispositif de manoeuvre du toit ouvrant doit être conçu et réalisé de façon à en empêcher le fonctionnement intempestif, notamment en cas de collision.

7. *Ancrages pour ceintures de sécurité*

Toute voiture automobile ou tout véhicule utilitaire doit comporter des ancrages pour au moins deux ceintures de sécurité pour la rangée des sièges et places assises avant.

Il doit exister au moins deux ancrages par ceinture de sécurité; cependant, des ceintures différentes peuvent avoir un ancrage commun.

8. *Aménagement extérieur*

La partie de la carrosserie située à l'avant du pare-brise, ne doit comporter ni des éléments constitutifs ou accessoires dirigés vers l'avant et non indispensables du point de vue technique, ni des ornements:

— qui soient pointus ou tranchants;

— qui constituent soit angle vif, soit saillie dangereuse, et qui en cas de collision, sont susceptibles d'aggraver notablement le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route.

Les faces latérales et arrière ne doivent comporter, ni accessoires non indispensables du point de vue technique, ni ornements qui soient pointus ou tranchants.

9. *Portières*

Les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical, doivent avoir leurs charnières à l'avant.

10. *Garde-boue*

La construction et l'aménagement du véhicule doivent être tels que toute projection vers l'arrière, due à la rotation des roues, soit réduite de façon à ne pas constituer une gêne ou un danger pour la circulation.

11. Identification

Tout châssis ou véhicule autoportant doit être pourvu d'un numéro de châssis différent pour chaque véhicule d'une même marque et composé de trois lettres ou chiffres au moins. Ces lettres ou chiffres doivent avoir une hauteur d'au moins 7 mm et être séparés de toutes autres inscriptions de façon qu'aucune confusion ne soit possible.

Ce numéro doit être repris en entier sur les documents officiels sous la rubrique « numéro de châssis ».

Le numéro de châssis doit être frappé lisiblement par le constructeur ou par son mandataire dans un longeron ou, à défaut de longerons, dans une pièce importante d'ossature de la carrosserie de manière qu'il ne puisse disparaître en cas d'accident léger.

Le numéro de châssis doit rester parfaitement visible et ne peut être caché par l'aménagement ultérieur du véhicule. »

Art. 7. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 25bis libellé comme suit:

« **Art. 25bis.** Outre les dispositions de l'article 25, les prescriptions du présent article sont applicables aux voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971:

Lorsqu'une voiture automobile ou un véhicule utilitaire est équipé d'un moteur à essence, la tuyauterie d'échappement doit se trouver totalement en dehors de l'habitacle.

La tuyauterie d'échappement et le silencieux doivent être écartés d'au moins 10 cm de toute matière facilement inflammable, à moins d'être efficacement protégés. »

Art. 8. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 27ter libellé comme suit:

« **Art. 27ter.** Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des tracteurs agricoles et des machines, qui sont équipés d'un dispositif permettant de raccorder un dispositif de freinage à commande pneumatique d'une remorque ou semi-remorque et qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971 doivent répondre aux prescriptions suivantes:

Leurs réservoirs à air des freins à commande pneumatique doivent avoir des dimensions telles qu'après le nombre de freinage indiqué ci-après la pression dans les réservoirs ne soit pas 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. 9. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 28ter libellé comme suit:

« **Art. 28ter.** Par dérogation aux dispositions de l'article 28bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des tracteurs agricoles et des machines, qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971 :

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. Cette disposition n'est toutefois pas applicable, s'il ne peut être mis fin au fonctionnement de ce dispositif spécial qu'au moyen d'un outil. »

Art. 10. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 30bis libellé comme suit:

« **Art. 30bis.** Par dérogation aux dispositions des articles 29 et 30, les prescriptions du présent article sont applicables aux remorques et semi-remorques qui sont enregistrées pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971 :

A. Dispositifs de freinage exigés

Les remorques doivent être munies:

- a) d'un dispositif de freinage de service conçu et réalisé de manière telle
 - que le conducteur puisse 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 et quelle que soit la déclivité sur laquelle le véhicule se trouve;
 - qu'il agisse sur toutes les roues;
 - qu'il entre en action par la manœuvre du dispositif de freinage de service du véhicule tracteur et que son action soit modérable;
 - qu'il entre en action, soit directement, soit indirectement, par la manœuvre du dispositif de freinage de secours du véhicule tracteur; toutefois, cette exigence n'est pas imposée si la remorque est équipée d'un autre frein qui présente des garanties au moins équivalentes et qui entre en action, soit directement, soit indirectement, par la manœuvre du dispositif de freinage de secours du véhicule tracteur;
- b) d'un dispositif de freinage automatique conçu et réalisé de manière telle qu'il entre en action en cas de rupture de la liaison avec le véhicule tracteur;
- c) d'un dispositif de freinage de stationnement conçu et réalisé de manière telle que, à lui seul et par une action purement mécanique, il puisse maintenir la remorque à l'arrêt sur une déclivité.

B. Dispositif de freinage automatique

1. Le freinage automatique de la remorque doit être assuré au moyen du dispositif de freinage de service à moins que la remorque ne soit pourvue d'un autre dispositif de freinage qui présente des garanties au moins équivalentes et qui entre en action en cas de rupture de l'attache avec le véhicule tracteur.
2. Pour les remorques munies d'un dispositif de freinage de service du type par inertie, ce freinage automatique peut être assuré:
 - soit au moyen du dispositif de freinage de stationnement;
 - soit au moyen d'un dispositif de freinage agissant par la chute du timon.

C. Dispositif de freinage de stationnement

1. Le dispositif de freinage de stationnement doit pouvoir être actionné aisément de l'extérieur du véhicule au moyen d'une commande manuelle, et rester bloqué au moyen d'un dispositif à action purement mécanique. Toutefois, la commande manuelle n'est pas exigée si le dispositif de freinage de stationnement entre automatiquement en action dès que le dispositif de freinage de service ne maintient plus la remorque à l'arrêt.
2. Un dispositif de freinage agissant par la chute du timon n'est pas considéré comme un dispositif de freinage de stationnement.

D. Exceptions relatives aux dispositifs de freinage exigés

1. Un dispositif de freinage de service et un dispositif de freinage de stationnement ne sont pas exigés des remorques à un essieu dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg, à condition que le poids total maximum autorisé de la remorque n'excède pas la moitié du poids propre du véhicule tracteur.
2. Un dispositif de freinage automatique n'est pas exigé des remorques à un essieu dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 1.500 kg.
3. Pour les remorques, à l'exception des semi-remorques, un frein à inertie est seulement admis comme dispositif de freinage de service pour autant que le poids total maximum autorisé de la

remorque n'exède pas 3.500 kg et ne dépasse pas 75% du poids total maximum autorisé du véhicule tracteur.

4. Pour les remorques dont la somme des poids maxima autorisés admis sous les essieux excède 16.000 kg, le dispositif de freinage de service doit être commandé par pression d'air.
5. Pour les remorques dont le poids total maximum autorisé n'exède pas 3.500 kg, il n'est pas nécessaire que le frein de service de la remorque fonctionne lorsque le frein de secours du véhicule tracteur est mis en oeuvre.

E. Caractéristiques générales de construction des dispositifs de freinage

1. Les dispositifs de freinage peuvent comporter des parties communes.
2. Toutes les parties des dispositifs de freinage doivent être de dimensions largement calculées et aisément accessibles pour l'entretien.
3. L'usure des freins doit pouvoir être aisément compensée par un système de réglage manuel ou automatique. En outre, la commande, les éléments de la transmission et les freins doivent posséder une réserve de course telle que, après échauffement des freins ou après un certain degré d'usure des garnitures, l'efficacité du freinage soit assurée sans nécessité d'un réglage immédiat.
4. Le réglage des freins doit pouvoir se faire pour chaque roue prise séparément.
5. 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.
6. L'action de chaque dispositif de freinage doit être judicieusement répartie entre les essieux et les roues.

F. Réservoirs des dispositifs de freinage

1. Le contenu total des réservoirs des dispositifs de freinage à commande pneumatique doit être égal à n fois le volume des conduites, des cylindres et des autres appareils de freinage.
Le facteur n doit être compris entre les valeurs ci-après:
 - a) 7 et 12 pour les systèmes de freinage à air comprimé à simple conduit;
 - b) 4 et 8 pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit;
 - c) 5 et 8 pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit;
 - d) 4 et 6 pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit.
2. La prescription précitée est considérée comme respectée si, après un seul freinage, la variation de pression en kg/cm² dans les réservoirs est comprise dans les limites suivantes:
 - a) 0,38 et 0,55 pour les systèmes de freinage à air comprimé à simple conduit (pression nominale: 4,5 kg/cm²);
 - b) 0,60 et 1,20 pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit (pression nominale: 6 kg/cm²);
 - c) 0,03 et 0,05 pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit (pression nominale: 0,3 kg/cm²);
 - d) 0,04 et 0,08 pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit (pression nominale: 0,3 kg/cm²).
3. Le réservoir doit être pourvu d'un dispositif permettant d'y raccorder un manomètre.

G. Vanne de réglage des forces de freinage

1. Pour les remorques dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 3.500 kg, le dispositif de freinage de service doit être pourvu d'un appareil permettant d'adapter les forces de freinage aux conditions de charge du véhicule.
2. Si cet appareil n'est pas automatique, il doit être placé de telle façon qu'il puisse être actionné aisément et les différentes positions d'utilisation doivent être indiquées clairement,

3. Cet appareil peut être installé sur le véhicule tracteur uniquement dans le cas où le dispositif de freinage de service de la remorque ne permet pas d'en équiper cette dernière.

H. Caractéristiques particulières de construction des dispositifs de freinage

1. Pour les dispositifs de freinage à transmission hydraulique:
 - a) Les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doivent être aisément accessibles;
 - b) les réservoirs contenant la réserve de liquide doivent être construits et disposés sur le véhicule de manière à permettre un contrôle aisé du niveau du liquide sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir.
2. Les réservoirs des dispositifs de freinage à air comprimé doivent être pourvus d'un purgeur.
3. Lorsqu'un dispositif de freinage est pourvu d'un appareil permettant la mise hors service de ce dispositif, cet appareil doit se trouver en un endroit bien visible et être aisément accessible pour la manoeuvre; les différentes positions d'utilisation de l'appareil doivent être indiquées clairement. Ces conditions ne sont pas exigées lorsque l'appareil fonctionne automatiquement, de telle façon que lors du raccordement du dispositif de freinage, le fonctionnement de celui-ci est rétabli.
4. Les appareils qui ne font pas partie des dispositifs de freinage ne peuvent être alimentés en énergie à partir du réservoir d'énergie de ces dispositifs de freinage que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif automatique équivalent.
5. La valve ou le dispositif visé sous 4 doit être placé le plus près possible du réservoir d'énergie et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse diminuer dangereusement.
6. Le frein à inertie doit être construit de façon à permettre la marche arrière avec la remorque chargée; si, à cet effet, la mise hors service du frein est nécessaire, celle-ci doit prendre automatiquement fin dès que le véhicule reprend sa marche normale.

I. Détermination de l'efficacité de freinage

1. L'efficacité du dispositif de freinage de service et du dispositif assurant le freinage automatique des véhicules neufs doit être telle que, sur route horizontale et sèche, les freins étant à froid et soumis à la pression nominale de fonctionnement quelle que soient les conditions de charge et de vitesse, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 45% de la somme des poids totaux maxima autorisés sous les essieux en conditions statiques.
2. Le dispositif de freinage de stationnement des véhicules neufs doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente ascendante ou descendante de 16%.
 Cette prescription est considérée comme satisfaite si le dispositif de freinage de stationnement permet d'obtenir que, sur une route horizontale et sèche, les freins étant à froid, quelles que soient les conditions de charge et avec une vitesse initiale de 15 km/h, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 13% de la somme des poids totaux maxima autorisés sous les essieux en conditions statiques.
3. Le dispositif de freinage de service de la remorque doit fonctionner pratiquement en même temps que le frein de service du véhicule tracteur et avoir une efficacité sensiblement égale.
4. Lorsqu'il s'agit de remorques munies d'un dispositif de freinage de service du type par inertie, l'efficacité doit pouvoir être obtenue sans que la poussée de la remorque sur l'attelage dépasse:
 - 9% du poids total maximum autorisé des remorques à un essieu;
 - 6% du poids total maximum autorisé des autres remorques.
 Le frein ne peut entrer en action qu'au moment où la poussée sur l'attelage atteint 2% du poids total maximum autorisé de la remorque.
5. La force exercée sur la commande du dispositif de freinage de stationnement ne peut dépasser:
 - 40 kg pour les remorques dont le poids total maximum autorisé n'excède pas 3.500 kg;
 - 60 kg pour les autres remorques. »

Art. 11. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 46bis libellé comme suit:

« **Art. 46bis.** Par dérogation aux dispositions de l'article 46, les prescriptions du présent article sont applicables aux voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971:

Le champ visuel du conducteur tant à sa gauche qu'à sa droite ainsi que vers l'avant, doit être bien dégagé.

Les lumières intérieures du véhicule ne doivent pas gêner le conducteur.

Les pare-brise doivent être en verre lamellé ou trempé inaltérable, parfaitement transparent et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. Les objets vus par transparence ne doivent pas apparaître déformés.

Les panneaux situés directement à côté du conducteur, tant à sa droite qu'à sa gauche, doivent être en un produit durable, parfaitement transparent et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. La déformation éventuelle des objets vus par transparence ne doit en aucun cas constituer une gêne pour la conduite du véhicule. Lorsque ces panneaux sont en verre, celui-ci doit être lamellé ou trempé.

Tout autre panneau translucide doit être en un produit durable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. »

Art. 12. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 47bis libellé comme suit:

« **Art. 47bis.** Outre les dispositions de l'article 47, les prescriptions du présent article sont applicables aux voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971:

Toute voiture automobile à personnes ou tout véhicule utilitaire pourvu d'un pare-brise doit être muni d'un dispositif de dégivrage et d'un lave-glaces en parfait état de fonctionnement. »

Art. 13. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 51ter libellé comme suit:

« **Art. 51ter.** Outre les dispositions de l'article 51, sub 2^o, 1^{er} alinéa, les prescriptions du présent article sont applicables aux voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971:

Les places assises et les sièges doivent être fixés solidement au véhicule. Les places assises et les sièges coulissants doivent se verrouiller automatiquement dans toutes les positions prévues. Les dossiers réglables doivent pouvoir être verrouillés dans toutes les positions prévues. Les places assises et les sièges avant rabattables, de même que les dossiers rabattables des places assises et des sièges avant, doivent se verrouiller automatiquement en position normale. »

Art. 14. L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un article 51quater libellé comme suit:

« **Art. 51quater.** Par dérogation aux dispositions de l'article 51, sub 3^o deuxième alinéa, les prescriptions du présent article sont applicables aux voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971:

La place ou le siège réservé au conducteur doit avoir une largeur d'au moins 55 cm, dont au moins 27,5 cm de part et d'autre du centre du volant de direction. Les sièges et places réservés à chaque personne assise à côté du conducteur doivent avoir une largeur d'au moins 40 cm. Cet espace est mesuré à partir de l'espace réservé au conducteur ou à partir de la position la plus défavorable du levier de changement de vitesse ou du levier du frein à main, étant entendu que la dimension la plus défavorable est prise en considération. Les sièges et places réservés à chaque personne

assise en arrière du conducteur doivent avoir une largeur d'au moins 40 cm. Les sièges et places visés ci-dessus sont mesurés à hauteur du coussin du siège contre le dossier. »

Art. 15. Nos Ministres des Transports, des Travaux Publics, des Affaires Etrangères, de la Justice, des Finances, de l'Intérieur et de la Force Publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui entrera en vigueur le premier du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Cabasson, le 19 juillet 1971
Jean

Le Ministre des Transports,
Marcel Mart

Le Ministre des Finances,
Pierre Werner

Le Ministre des Travaux Publics,
Jean-Pierre Buchler

Le Ministre des Affaires Etrangères,
Gaston Thorn

*Le Ministre de la Justice, de l'Intérieur
et de la Force Publique,*
Eugène Schaus

Grossherzogliches Reglement vom 19. Juli 1971 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 diejenigen vom 2. März 1963 und 17. April 1970;

Gesehen den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, abgeändert durch diejenigen vom 23. Dezember 1955, 29. Juni 1956, 31. Dezember 1956, 25. Juni 1957, 27. Dezember 1957, 5. März 1958, 25. September 1959, 30. April 1960, 20. Juni 1960 und 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, 7. September 1965, 22. Dezember 1965, 13. Mai 1966, 23. August 1966, 12. Oktober 1966, 23. Dezember 1966, 18. September 1967, 14. März 1968, 30. April 1968, 25. Mai 1968, 22. Juni 1968, 28. August 1968, 14. März 1970, 17. Juli 1970, 16. Oktober 1970, 23. November 1970 und 8. Januar 1971;

Nach Anhören Unseres Staatsrates;

Auf den Bericht Unseres Verkehrsministers, Unseres Ministers der Oeffentlichen Arbeiten, Unseres Aussenministers, Unseres Justizministers, Unseres Finanzministers, Unseres Innenministers und Unseres Ministers der Oeffentlichen Macht und nach Beratung des Regierungsrates;

Beschliessen :

Art. 1. Die Begriffsbestimmung unter 16° des Artikels 2 des grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, wird wie folgt abgeändert:

« 16° *Sattelaggregat*: Aggregat bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Sattelanhängen welcher an diesem Kraftfahrzeug angekuppelt ist. »

Art. 2. Der abgeänderte Artikel 2 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgende Begriffsbestimmungen ergänzt:

« 30° *Personenkraftwagen*: Kraftfahrzeug von einem Eigengewicht von mehr als 400 kg, dessen Kabine ausschliesslich zur Personenbeförderung beschaffen ist und das, einschliesslich Führerplatz weniger als 10 ganze Sitzplätze begreift.

32° *Nutzfahrzeug*: Kraftfahrzeug von einem Eigengewicht von mehr als 400 kg, dessen Kabine so beschaffen ist, dass sie sowohl zur Güterbeförderung als auch zur Personenbeförderung dienen kann, vorbehaltlich dass, bei der Personenbeförderung das Fahrzeug, einschliesslich Führerplatz, weniger als 10 ganze Sitzplätze begreift.

Ein Nutzfahrzeug wird als Kraftfahrzeug angesehen, das zur Personenbeförderung bestimmt ist, wenn seine Ladefläche 2 qm oder weniger beträgt; es wird als Kraftfahrzeug angesehen, das zur Güterbeförderung bestimmt ist, wenn seine Ladefläche 2 qm übersteigt.

33° *Sattelanhänger*: Anhänger, der bestimmt ist an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, dass ein Teil auf diesem Fahrzeug ruht und dass ein wesentlicher Teil seines Eigengewichtes und des Gewichtes der Ladung vom Zugfahrzeug getragen wird.

34° *Anhänger mit einer Achse*: Anhänger, ausschliesslich Sattelanhänger, der ausgerüstet ist, entweder:

- a) mit nur einer Achse;
- b) oder mit nur zwei Achsen, von denen sich die eine in der Verlängerung der anderen befindet;
- c) oder mit nur zwei Achsen, die maximal ein Meter voneinander entfernt angebracht sind;
- d) oder mit einer Gruppe von Achsen, deren sämtliche Befestigungsteile am Fahrgestell sich in derselben waagerechten Linie, senkrecht zur Längs- und Mittelebene des Fahrzeuges, befinden. »

Art. 3. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 18 mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 18.** Die Vorschriften gegenwärtigen Artikels gelten für diejenigen Anhänger und Sattelanhänger, die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal einregistriert werden.

A. Kraft, die senkrecht auf den Aufstützpunkt wirkt

1. Für Anhänger mit einer Achse, muss die Kraft, die auf den Aufstützpunkt wirkt, nach unten gerichtet sein, wenn der Anhänger auf einer waagerechten Ebene still steht.
2. Der Wert dieser Kraft darf weder unter 2% noch über 10% des höchstzulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers liegen. Die benutzten Kupplungs- und Verbindungsvorrichtungen zwischen den Fahrzeugen müssen dementsprechend entworfen und gebaut sein.

B. Kupplungsvorrichtung

1. Die Verbindung zwischen dem gezogenen Fahrzeug und dem Zugfahrzeug muss aus einer einzigen Kupplungsvorrichtung, die genügend starr und widerstandsfähig ist, bestehen.
2. Die Kupplungsvorrichtung muss einem von den drei Beneluxstaaten genehmigten Typ entsprechen.
3. Die Kupplungsvorrichtung muss mit einem Verschlussmechanismus versehen sein, der mit einer Sicherung ausgestattet ist. Dieser Mechanismus muss so entworfen und gebaut sein, dass während der Fahrt die Kupplungsvorrichtung eingerastet und verriegelt bleibt und dass kein Auskuppeln vorkommen kann. Die Sicherung darf nur eingeschaltet werden können, wenn die Kupplungsvorrichtung schon eingerastet ist. Ausserdem muss der Verschlussmechanismus so entworfen und gebaut sein, dass während der Fahrt die Kupplungsvorrichtung eingerastet bleibt, auch wenn die Sicherung ausfällt.
4. Wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers 3500 kg übersteigt, muss sich der unter 3 erwähnte Verschlussmechanismus bei dem Ankuppeln automatisch betätigen.
5. Die Kupplungsvorrichtung am Zugfahrzeug muss entweder an den Längsträgern, beziehungsweise an gleichwertigen Elementen, oder auch an Querträgern oder an andern Fahrgestellteilen be-

festigt sein, die speziell zu diesem Zweck entworfen oder hergestellt und unverrückbar mit den Längsträgern verbunden sind.

6. Beim Sattelanhänger darf sich der Mittelpunkt der Ankopplungsvorrichtung nicht hinter der Mittellinie der Hinterachse oder der Mittellinie der Hinterachsen des Zugfahrzeuges befinden. An der Stelle, wo diese Kupplungsvorrichtung an das Fahrgestell des Zugfahrzeuges befestigt ist, muss das Fahrgestell in der Querrichtung verstärkt sein.
7. Die Kupplungsvorrichtungen dürfen den Umriss des Zugfahrzeuges nicht um mehr als 15 cm überragen.
8. Beim Auskuppeln darf kein Teil der Kupplungsvorrichtung den Boden berühren.

C. Hilfskupplung

1. Anhänger, die mit einer Bremse ausgestattet sind, die beim Bruch der Kupplungsvorrichtung automatisch wirkt, dürfen nicht mit einer Hilfskupplung ausgerüstet werden.
2. Anhänger, mit einer Achse, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 1500 kg nicht übersteigt und die nicht mit einer Bremsanlage ausgerüstet sind, die beim Bruch der Kupplungsvorrichtung automatisch wirkt, müssen mit einer Hilfskupplung versehen sein.
3. Die Hilfskupplung kann aus einem oder zwei Kabeln oder Ketten bestehen, und muss so nahe wie möglich zur Längs- und Mittelebene der Fahrzeuge angebracht sein. Die Hilfskupplung muss das Ankuppeln des Anhängers, der bis zu seinem höchstzulässigen Gesamtgewicht geladen ist, am Zugfahrzeug ständig gewährleisten.
4. Bei Anhängern, die mit einer Betriebsbremse ausgestattet sind, darf die Hilfskupplung den Betrieb der Bremsanlage nicht behindern.
5. Die Hilfskupplung darf nur bei einem Bruch der Kupplungsvorrichtung wirken.
6. Die Hilfskupplung muss so angebracht sein, dass die Deichsel bei einem Bruch der Kupplungsvorrichtung den Boden nicht berühren darf.

D. Dreieckscheere oder Deichselarm

1. Die Dreieckscheere oder der Deichselarm muss einem genehmigten Typ entsprechen, es sei denn, dass der Anhänger in seiner Gesamtheit genehmigt worden ist.
2. Die Dreieckscheere oder der Deichselarm muss so gebaut und angebracht sein, dass sie, unter allen Umständen, den Belastungen, denen sie ausgesetzt sind, standhalten können, ohne zu brechen oder sich entgültig zu verformen.
3. Jeder Anhänger, an dessen Vorderachse sich ein Drehkugellager befindet, muss mit einer Deichselcheere ausgerüstet sein.
4. Die Deichselcheere darf nicht aus Röhren oder aus geschlossenen Profilelementen bestehen.

E. Drehkugellager

Das Drehkugellager muss einem Typ entsprechen, der von einem der drei Beneluxstaaten genehmigt ist.

F. Fahrgestell

1. Was das Material, die Konstruktion und die Fertigung anbelangt, muss das Fahrzeug die technischen Eigenschaften besitzen, die man zu Recht von einer guten und gepflegten Fabrikation verlangen darf.
2. Keines der tragenden Teile des Fahrgestelles darf aus Holz sein.
3. Keine andere Person als der Hersteller darf in weniger als 2,5 cm vom äusseren Rand weder irgendein Loch in die Längsträger bohren, noch irgendeine Schweissung an den Längsträgerschenkeln vornehmen. Diese Verbote beziehen sich jedoch nicht:
 - auf die in dem Längsträgersteg gebohrten Locher, vorausgesetzt, dass die Entfernung zwischen zwei Löchern sowie die Entfernung zwischen den Löchern und den Schenkeln wenigstens 3 cm beträgt; diese Entfernungen sind vom Lochrand und vom äusseren Schenkelrand aus zu messen;

— auf die, bei Verlängerung oder Verkürzung der Längsträger ausgeführten Schweissungen, und zwar auf der ganzen Schnittstelle.

4. Desweiteren ist keine Schweissung an den Längsträgern erlaubt in den Fällen, woder Hersteller es ausdrücklich verboten hat.

G. Nummer des Fahrgestells

1. Jedes Fahrgestell oder jeder selbsttragende Wagenaufbau muss mit einer, für jedes Fahrzeug derselben Marke, verschiedenen Nummer versehen sein, die als Fahrgestellnummer zu betrachten ist und die aus nicht weniger als drei Buchstaben oder Ziffern bestehen darf.
2. Diese Zeichen müssen eine Mindesthöhe von 7 mm haben und von allen anderen Einprägungen so getrennt sein, dass keine Verwechslung möglich ist.
3. Nur diese Nummer darf in den offiziellen Dokumenten unter der Rubrik « Nummer des Fahrgestells » angeführt werden. Sie muss in diesen Dokumenten ganz angegeben werden.
4. Die Fahrgestellnummer muss leserlich durch den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten in einen Längsträger oder, in Ermanglung eines solchen, in einen wichtigen Teil des Wagengerippes, an einer Stelle, die durch den Verkehrsminister genehmigt ist, so eingeprägt sein, dass bei einem leichten Unfall diese Nummer lesbar bleibt.
5. Die Fahrgestellnummer muss gut sichtbar bleiben und darf nicht durch eine spätere Ausstattung des Fahrzeuges verdeckt werden .

H. Identifizierung

Jeder Anhänger oder Sattelanhänger muss eine Markenbezeichnung und eine Identifizierungstafel tragen.

I. Achsen und Achsengruppen

1. Die Achsen und Achsengruppen müssen einem genehmigten Typ entsprechen, es sei denn, der Anhänger als Ganzes entspreche einem durch eines der drei Beneluxländer genehmigten Typ.
2. Schwingachsen müssen so gebaut sein, dass während der Fahrt ihr senkrecht Schwingen einen Winkel von 25°, gemessen zur horizontalen Ebene, nicht überschreiten kann.
3. Der Einschlagwinkel der Vorderräder oder der Vorderachse muss beidseitig wenigstens 45° betragen.

J. Seitlicher Schutz

Die Längsseiten des Fahrzeuges dürfen keine Vertiefungen aufweisen, deren Länge 200 cm, Tiefe 30 cm und Lichtung über dem Boden 130 cm übersteigen.

Andererseits, müssen seitlich hervorstehende Teile, namentlich die Räder, wirksam geschützt sein, wenn sie eine Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer darstellen können.

K. Kotflügel

Anhänger müssen so gebaut oder ausgerüstet sein, dass jedes durch das Drehen der Räder bedingte Fortschleudern von Materialien nach hinten, in angemessener Weise beschränkt wird.

L. Räder und Luftreifen

Unbeschadet ihrer Stellung dürfen die Räder und die Luftreifen die anderen Teile des Fahrzeuges nicht berühren, welches auch immer die Ladung des Fahrzeuges sein mag.

M. Bedingungen beim Zusammenstellen von Lastzügen

Anhänger müssen sich, in Bezug auf das Zugfahrzeug, so bewegen können, dass die äussersten Stellungen der Fahrzeuge nicht eingeschränkt werden durch: die Bremsvorrichtungen, die Räder, die elektrischen Anlagen, andere funktionswichtige Organe und gegebenenfalls die Hilfskupplung.

N. Schmierstellen

Die Fahrzeugteile müssen ohne Schwierigkeit dort geschmiert werden können wo es notwendig ist. »

Art. 4. Artikel 20 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ergänzt:

« Die Luftreifen, mit welchen die in diesem Artikel erwähnten Fahrzeuge ausgerüstet sind, müssen eine genügende Belastungsfähigkeit besitzen. »

Art. 5. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 24ter mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 24ter.** In Abweichung der in den Artikeln 24 und 24bis enthaltenen Bestimmungen gelten nachstehende Vorschriften für Omnibusse, Touristenbusse, Anhänger und Kraftfahrzeuge, die zur Güterbeförderung bestimmt sind und die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert oder einregistriert werden:

Die Höhe unter der ganzen hinteren Breite des Fahrgestelles oder der Hauptteile des Wagenbaues, 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 hinten mit einem Stossfänger versehen sein, der gemäss den nachfolgenden Montagevorschriften angebracht sein muss:

- a) der unterste Teil des Stossfängers muss sich, bei unbeladenem Fahrzeug, wenigstens 70 cm über dem Boden befinden;
- b) 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;
- c) der Stossfänger muss so nahe wie möglich an der Rückseite des Fahrzeuges angebracht sein, ohne jedoch mehr als 60 cm vom äussersten hinteren Punkt des Fahrzeuges entfernt zu sein;
- d) die Enden des Stossfängers dürfen nicht nach hinten gebogen sein;
- e) der Stossfänger muss fest mit den Längsträgern, oder mit dem, was sie ersetzt, verbunden sein;
- f) der Stossfänger muss bei der Biegung mindestens den gleichen Widerstand besitzen wie ein Stahlträger, dessen Widerstandsmodul 20 cm³ beträgt.

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

« **Art. 24quater.** Die Vorschriften des gegenwärtigen Artikels sind anwendbar auf Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal immatrikuliert werden:

Jedes Fahrzeug muss in einem guten 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.

1. *Fahrgestell oder selbsttragender Wagenaufbau*

Kein tragender Teil des Fahrgestelles darf aus Holz sein. Keine andere Person als der Hersteller des Fahrzeuges darf weder irgendein Loch in die Längsträger bohren noch eine Schweissung an denselben vornehmen.

2. *Aufhängung*

Jeder Personenkraftwagen oder jedes Nutzfahrzeug muss mit einer Aufhängung versehen sein, die sich in gutem Betriebszustand befindet. Im Falle von Blatt-, Schrauben- oder Drehstabfederung, muss das Fahrzeug ebenfalls mit Stossdämpfern versehen sein, die sich in gutem Betriebszustand befinden.

3. *Kuppelung*

Die Kuppelung der Personenkraftwagen und der Nutzfahrzeuge muss progressiv und leicht einzustellen sein.

4. *Heizung*

Die Heizungsanlagen müssen jede Sicherheit gewähren. Abgasheizanlagen ohne Wärmeaustauscher sind nur bei Fahrzeugen mit Dieselmotor zugelassen. Abgasheizanlagen mit Wärmeaustauscher sind bei Fahrzeugen mit Benzinmotor zugelassen, unter der Bedingung, dass der Teil der

Auspuffröhre, der vom Wärmeaustauscher umgeben ist, aus Stahl besteht und eine Mindestwandstärke von 2 mm aufweist.

5. Lüftung

Eine genügende Lüftung der Kabine muss gewährleistet werden können.

6. Inneneinrichtung

Fahrzeugteile, an denen sich die Fahrzeuginsassen anstossen könnten, falls sie beim Verlangsamen oder plötzlichen Anhalten nach vorne geschleudert werden, dürfen weder gefährliche, raue oder scharfe Kanten aufweisen, die das Risiko oder den Grad etwaiger Verletzungen dieser Insassen vergrössern könnten.

Die Vorrichtung zum Oeffnen des Daches muss so entworfen und gebaut sein, dass deren ungewolltes Funktionieren, hauptsächlich im Falle eines Aufpralles, verhindert wird.

7. Verankerungen für Sicherheitsgurte

Jeder Personenkraftwagen oder jedes Nutzfahrzeug muss Verankerungen für mindestens zwei Sicherheitsgurte für die vordere Reihe der Sitze und Sitzplätze aufweisen.

Für jeden Sicherheitsgurt müssen mindestens zwei Verankerungen vorhanden sein; jedoch können verschiedene Sicherheitsgurte eine gemeinsame Verankerung haben.

8. Äussere Ausrüstung

Vor der Windschutzscheibe darf der Wagenaufbau weder Eigen- noch Zubehörteile, die nach vorne gerichtet und vom technischen Standpunkt nicht unentbehrlich sind, noch Verzierungen aufweisen, die:

— spitz oder schneidend sind;

— einen spitzen Winkel bilden oder gefährlich hervorstehen und im Falle eines Zusammenstosses das Risiko eines Unfalles mit Körperschaden der andern Verkehrsteilnehmer erheblich verschlimmern könnten.

Die Seiten- und Hinterwände dürfen weder Zubehörteile, die vom technischen Standpunkt nicht unentbehrlich sind, noch spitze oder schneidende Verzierungen aufweisen.

9. Türen

Seitentüren, die um eine senkrechte Achse schwenken, müssen ihre Scharniere vorne haben.

10. Kotfänger

Fahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass jedes durch das Drehen der Räder bedingte Fortschleudern von Materialien nach hinten so beschränkt wird, dass es weder eine Behinderung noch eine Gefahr für den Strassenverkehr darstellt.

11. Identifizierung

Jedes Fahrgestell oder jeder selbsttragende Wagenaufbau muss mit einer für jedes Fahrzeug derselben Marke verschiedenen Fahrgestellnummer versehen sein, die aus nicht weniger als drei Buchstaben oder Ziffern bestehen darf. Diese Buchstaben oder Ziffern müssen eine Mindesthöhe von 7 mm haben und von allen andern Einprägungen so getrennt sein, dass keine Verwechslung möglich ist.

Diese Nummer muss in den offiziellen Schriftstücken unter der Rubrik « Nummer des Fahrgestells » ganz angegeben werden.

Die Fahrgestellnummer muss leserlich durch den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten in einen Längsträger, oder, in Ermangelung eines solchen, in einen wichtigen Teil des Wagengerippes so eingeprägt sein, dass bei einem leichten Unfall diese Nummer lesbar bleibt.

Die Fahrgestellnummer muss gut leserlich bleiben und darf nicht durch eine spätere Ausstattung des Fahrzeuges verdeckt werden. »

Art. 7. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 25bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 25bis.** Ausser den Bestimmungen des Artikels 25 gelten die Vorschriften des gegenwärtigen Artikels für die Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal immatrikuliert werden:

Im Falle wo ein Personenkraftwagen oder ein Nutzfahrzeug mit einem Benzinmotor ausgestattet ist, muss die Auspuffröhre sich gänzlich ausserhalb der Kabine befinden.

Die Auspuffröhre und der Schalldämpfer müssen wenigstens 10 cm von jedem leichtbrennbarem Material entfernt sein, es sei denn, sie seien wirksam abgeschirmt. »

Art. 8. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 27ter mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 27ter.** Die Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme der Motorräder, der landwirtschaftlichen Traktoren und der Arbeitsmaschinen, die mit einer Einrichtung versehen sind, die das Anschliessen einer pneumatisch funktionierenden Bremsvorrichtung eines Anhängers oder Sattelanhängers zulässt und die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal immatrikuliert werden, müssen folgenden Vorschriften entsprechen:

Die Luftbehälter der pneumatisch funktionierenden Bremsen 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. 9. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 28ter mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 28ter.** In Abweichung der in Artikel 28bis enthaltenen Bestimmungen, gelten nachstehende Vorschriften für diejenigen Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme der Motorräder, der landwirtschaftlichen Traktoren und der Arbeitsmaschinen, die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal immatrikuliert werden:

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. Diese Bestimmung gilt jedoch nicht, wenn das Funktionieren dieser Spezialvorrichtung nur mittels eines Handwerkszeuges ausgeschaltet werden kann. »

Art. 10. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 30bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 30bis.** In Abweichung der Bestimmungen der Artikel 29 und 30, sind die Vorschriften des gegenwärtigen Artikels anwendbar auf Anhänger und Sattelanhänger, die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal einregistriert werden:

A. Erforderliche Bremsvorrichtungen

Die Anhänger müssen versehen sein:

- a) mit einer Betriebsbremse, die so entworfen und gebaut ist:
 - dass der Fahrer die Bewegung des Fahrzeuges beherrschen und dieses sicher, schnell und wirksam zum Stehen bringen kann, welches auch immer die Geschwindigkeit und die Ladung seien und welches auch das Gefälle sei, in dem sich das Fahrzeug befindet;

- dass sie auf sämtliche Räder wirkt;
 - dass sie durch die Betriebsbremse des Zugfahrzeuges in Betrieb gesetzt werde, und dass ihre Wirkung regelbar sei;
 - dass sie, direkt oder indirekt, durch die Betätigung der Notbremse des Zugfahrzeuges in Betrieb gesetzt werde; diese Bedingung gilt jedoch nicht, wenn der Anhänger mit einer andern Bremse ausgerüstet ist, die mindestens die gleiche Sicherheitsgewähr bietet und die, direkt oder indirekt, durch die Betätigung der Notbremse des Zugfahrzeuges in Betrieb gesetzt wird;
- b) mit einer automatischen Bremsvorrichtung, die so entworfen und gebaut ist, dass sie im Falle eines Bruches der Verbindung mit dem Zugfahrzeug, wirksam wird;
- c) mit einer Feststellbremse, die so entworfen und gebaut ist, dass sie, allein und durch eine rein mechanische Vorrichtung, den Anhänger in einem Gefälle am Abrollen verhindert.

B. Automatische Bremsvorrichtung

1. Das automatische Bremsen des Anhängers muss durch die Betriebsbremse gewährleistet werden, es sei denn, der Anhänger sei mit einer andern Bremsvorrichtung ausgerüstet, die mindestens die gleiche Sicherheitsgewähr bietet und im Falle eines Bruches der Verbindung mit dem Zugfahrzeug, wirksam wird.
2. Für Anhänger, deren Betriebsbremse aus einer Auflaufbremse besteht, kann dieses automatische Bremsen gewährleistet werden, entweder:
 - mit Hilfe einer Feststellbremse;
 - mit Hilfe einer Bremsanlage, die durch das Niederfallen der Deichsel ausgelöst wird.

C. Feststellbremse

1. Die Feststellbremse muss aussen am Fahrzeug mittels einer Vorrichtung für Handbetrieb leicht bedient werden und durch eine rein mechanische Vorrichtung blockiert bleiben können. Jedoch ist die Vorrichtung für Handbedienung nicht erforderlich, wenn die Feststellbremse automatisch ausgelöst wird, sobald die Betriebsbremse das Abrollen des Anhängers nicht mehr verhindern kann.
2. Eine Bremsvorrichtung, die durch das Niederfallen der Dichsel ausgelöst wird, wird nicht als eine Feststellbremse angesehen.

D. Ausnahmen bezüglich der verlangten Bremsanlagen

1. Eine Betriebsbremse und eine Feststellbremse sind nicht bei einachsigen Anhängern erforderlich, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 750 kg nicht übersteigt, unter der Bedingung, dass das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers die Hälfte des Eigengewichtes des Zugfahrzeuges nicht übersteigt.
2. Eine automatische Bremsanlage ist nicht erforderlich bei einachsigen Anhängern, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 1500 kg nicht übersteigt.
3. Für Anhänger, mit Ausnahme der Sattelanhänger, ist eine Auflaufbremse als Betriebsbremse nur gestattet, falls das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers weder 3.500 kg noch 75 Prozent des höchstzulässigen Gesamtgewichtes des Zugfahrzeuges übersteigt.
4. Für Anhänger, bei denen die Summe der auf den Achsen zugelassenen Höchstgewichte 16.000 kg übersteigt, muss die Betriebsbremse durch Luftdruck ausgelöst werden können.
5. Für Anhänger, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt, ist es nicht erforderlich, dass die Betriebsbremse des Anhängers wirkt, wenn die Notbremse des Zugfahrzeuges in Betrieb gesetzt wird.

E. Allgemeine Bauvorschriften für die Bremsanlagen

1. Die Bremsanlagen können gemeinsame Teile aufweisen.
2. Alle Teile der Bremsanlage müssen grosszügig berechnete Ausmasse haben und zum Unterhalt leicht zugänglich sein.

3. Die Abnutzung der Bremsen muss durch ein handbedienbares oder automatisches Nachstellsystem leicht ausgeglichen werden können. Ausserdem müssen die Antriebsvorrichtung, die Kraftübertragungsvorrichtungen und die Bremsen einen solchen Spielraum besitzen, dass, nach Warmlaufen der Bremsen oder nach einem gewissen Abnutzungsgrad der Bremsbeläge, die Wirksamkeit der Bremse gesichert bleibt, ohne dass ein sofortiges Nachstellen notwendig wird.
4. Das Einstellen der Bremsen muss für jedes Rad einzeln vorgenommen werden können.
5. Die Abbremsflächen 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.
6. Die Wirkung einer jeden Bremsanlage muss genauestens auf Achsen und Räder verteilt sein.

F. Flüssigkeitsbehälter der Bremsanlagen

1. Der Gesamthalt der Behälter der Bremsanlagen, die pneumatisch ausgelöst werden, muss n mal den Inhalt der Leitungen, Zylinder und anderen Bremsapparaten betragen.
Der Faktor n muss zwischen folgenden Werten liegen:
 - a) 7 bis 12 bei Druckluftbremssystemen mit einfachem Kreislauf;
 - b) 4 bis 8 bei Druckluftbremssystemen mit zweifachem Kreislauf;
 - c) 5 bis 8 bei Unterdruckbremssystemen mit einfachem Kreislauf;
 - d) 4 bis 6 bei Unterdruckbremssystemen mit zweifachem Kreislauf.
2. Die vorhergehende Vorschrift gilt als erfüllt, wenn nach einer einzigen Bremsung, die Druckänderung in kg/cm^2 in den Behältern innerhalb folgender Grenzwerte liegt:
 - a) 0,38 bis 0,55 bei Druckluftbremssystemen mit einfachem Kreislauf (nominaler Druck: $4,5 \text{ kg/cm}^2$);
 - b) 0,60 bis 1,20 bei Druckluftbremssystemen mit zweifachem Kreislauf (nominaler Druck: 6 kg/cm^2);
 - c) 0,03 bis 0,05 bei Unterdruckbremssystemen mit einfachem Kreislauf (nominaler Druck: $0,3 \text{ kg/cm}^2$);
 - d) 0,04 bis 0,08 bei Unterdruckbremssystemen mit zweifachem Kreislauf (nominaler Druck: $0,3 \text{ kg/cm}^2$).
3. Der Behälter muss mit einer Vorrichtung versehen sein, die es ermöglicht, einen Druckmesser anzuschliessen.

G. Bremskraftregler

1. Die Betriebsbremse der Anhänger, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt, muss mit einem Apparat versehen sein, der es ermöglicht, die Bremskraft dem Belastungszustand des Fahrzeuges anzupassen.
2. Wenn dieser Apparat nicht automatisch arbeitet, muss er so angebracht sein, dass er leicht bedient werden kann; die verschiedenen Einstellstufen müssen klar und deutlich angegeben sein.
3. Dieser Apparat kann am Zugfahrzeug nur dann angebracht sein, wenn die Betriebsbremse des Anhängers es nicht ermöglicht, letzteren damit auszurüsten.

H. Spezielle Bauvorschriften für die Bremsanlagen

1. Bei den Bremsanlagen mit hydraulischer Kraftübertragung müssen:
 - a) die Einfüllöffnungen der Flüssigkeitsbehälter leicht zugänglich sein;
 - b) die Behälter, die den Flüssigkeitsvorrat enthalten, so gebaut und am Fahrzeug angebracht sein, dass sie eine leichte Ueberprüfung des Flüssigkeitsstandes erlauben, ohne sie öffnen zu müssen.
2. Die Behälter der Druckluftanlagen müssen mit einem Kondenzwasserablasshahn versehen sein.
3. Wenn eine Bremsanlage mit einem Apparat versehen ist, der es erlaubt, diese Anlage auszuschalten, muss dieser Apparat an einer gut einsehbaren Stelle angebracht und für das Handhaben leicht zugänglich sein; die verschiedenen Einstellstufen des Apparates müssen klar und deutlich angegeben sein. Diese Bedingungen sind nicht erforderlich, wenn der Apparat automatisch arbeitet, und zwar so, dass im Falle des Einschaltens der Bremsanlage, das Funktionieren derselben wiederhergestellt ist.

4. Apparate, die nicht zu den Bremsanlagen gehören, dürfen vom Energiebehälter dieser Bremsanlage aus nur über ein Sperrventil oder über irgendeine gleichwertige Vorrichtung, die automatisch funktioniert, mit Energie versorgt werden.
5. Das Sperrventil oder die unter 4. bezeichnete Vorrichtung muss so nahe wie möglich beim Energiebehälter angebracht und so eingestellt sein, dass der Druck im Behälter nicht in einem gefährlichen Mass abnehmen kann.
6. Die Auflaufbremse muss so gebaut sein, dass sie ein Rückwärtsfahren mit dem beladenen Anhänger ermöglicht; wenn in diesem Falle die Notwendigkeit besteht, die Bremse auszuschalten, muss diese Unterbrechung automatisch aufhören, sobald das Fahrzeug seine normale Fahrt wieder aufnimmt.

I. Bestimmung der Wirksamkeit der Bremsen

1. Die Wirksamkeit der Betriebsbremse und der Anlage, welche das automatische Bremsen der neuen Fahrzeuge sichert, muss so sein, dass, auf ebener und trockener Strasse, bei kalten und dem nominalen Leistungsdruck ausgesetzten Bremsen, ungeachtet der Beladung oder Geschwindigkeit, die Summe der Kräfte, die an den Aussenflächen der Räder ausgeübt werden, wenigstens 45% der Summe der höchstzulässigen Gesamtgewichte auf den Achsen, bei statischer Belastung, beträgt.
2. Die Feststellbremse der neuen Fahrzeuge muss das beladene Fahrzeug in einer Steigung oder in einem Gefälle von 16% am Abrollen verhindern können.
Diese Vorschrift gilt als erfüllt, wenn die Feststellbremse es ermöglicht, dass auf ebener und trockener Strasse, bei kalten Bremsen, ungeachtet der Beladung, und bei einer Anfangsgeschwindigkeit von 15 St/km, die Summe der Kräfte, die an den Aussenflächen der Räder ausgeübt werden, wenigstens 13% der Summe der höchstzulässigen Gesamtgewichte auf den Achsen, bei statischer Belastung beträgt.
3. Die Betriebsbremse des Anhängers muss praktisch mit der Betriebsbremse des Zugfahrzeuges wirken und eine merkbare gleichwertige Wirkung haben.
4. Bei Anhängern, die mit einer Betriebsbremse ausgerüstet sind, die dem Typ der Auflaufbremse entspricht, muss die Bremswirkung erreicht werden können, ohne dass der Druck des Anhängers auf das Zugfahrzeug folgende Werte übersteigt:
 - 9% des höchstzulässigen Gesamtgewichtes der einachsigen Anhänger;
 - 6% des höchstzulässigen Gesamtgewichtes der andern Anhänger.
 Die Bremse darf erst dann wirksam werden, wenn der Druck auf das Zugfahrzeug 2% des höchstzulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers erreicht.
5. Die auf die Antriebsvorrichtung der Feststellbremse ausgeübte Kraft darf folgende Werte nicht übersteigen:
 - 40 kg bei Anhängern, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt;
 - 60 kg bei andern Anhängern. »

Art. 11. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 46bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 46bis.** In Abweichung der in Artikel 46 enthaltenen Bestimmungen, gelten die Vorschriften des gegenwärtigen Artikels für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal immatrikuliert werden:

Das Blickfeld des Fahrers muss sowohl nach links als auch nach rechts und nach vorne genügend frei sein.

Die Innenbeleuchtung des Fahrzeuges darf den Fahrer nicht stören.

Die Windschutzscheiben müssen aus einem unveränderlichen, geschichteten oder gehärteten Glas sein, das vollkommen durchsichtig ist und bei Bruch keine scharfen Splitter bildet. Die durch die Scheibe gesehene Gegenstände dürfen nicht verzerrt erscheinen.

Die Scheiben, die sich unmittelbar links und rechts vom Fahrer befinden, müssen aus einem dauerhaften Material bestehen, das vollkommen durchsichtig ist und bei Bruch keine scharfen Splitter bildet. Die etwaige Entstellung der durch die Scheibe gesehenen Gegenstände darf auf keinen Fall eine Behinderung zum Führen des Fahrzeuges darstellen. Wenn diese Scheiben aus Glas sind, so muss dieses geschichtet oder gehärtet sein.

Jede andere durchscheinende Scheibe muss aus einem dauerhaften Material bestehen, das bei Bruch keine scharfen Splitter bildet. »

Art. 12. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 47bis mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 47bis.** Ausser den Bestimmungen des Artikels 47 gelten die Vorschriften des gegenwärtigen Artikels für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal immatrikuliert werden:

Personenkraftwagen oder Nutzfahrzeuge, die mit einer Windschutzscheibe versehen sind, müssen mit einer Entfrostsungs- und einer Scheibenwaschanlage ausgerüstet sein, die sich in einem tadellosen Betriebszustand befinden. »

Art. 13. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 51ter mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 51ter.** Ausser den Bestimmungen des Artikels 51 unter 2°, 1ter Absatz, gelten die Vorschriften des gegenwärtigen Artikels für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal immatrikuliert werden:

Die Sitzplätze und Sitze müssen fest mit dem Fahrzeug verbunden sein. Die verschiebbaren Sitzplätze und Sitze müssen sich in allen vorgesehenen Positionen automatisch verriegeln. Die verstellbaren Rückenlehnen müssen in allen vorgesehenen Positionen verriegelt werden können. Die rückklappbaren vorderen Sitzplätze und Sitze, sowie die rückklappbaren Rückenlehnen der vorderen Sitzplätze und Sitze müssen sich in normaler Position automatisch verriegeln. »

Art. 14. Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird durch einen Artikel 51quater mit folgendem Text ergänzt:

« **Art. 51quater.** In Abweichung der in Artikel 51 unter 3°, zweiter Absatz, enthaltenen Bestimmungen, gelten die Vorschriften des gegenwärtigen Artikels für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, die nach dem 1. Oktober 1971 zum ersten Mal immatrikuliert werden:

Der dem Fahrer vorbehaltene Sitzplatz oder Sitz muss eine Breite von wenigstens 55 cm haben, wovon sich wenigstens 27,5 cm diesseits und jenseits des Zentrums der Lenksäule befinden müssen. Die jeder seitlich vom Fahrer sitzende Person vorbehaltenen Sitzplätze und Sitze müssen eine Breite von wenigstens 40 cm haben. Dieser Zwischenraum wird vom Raum, der dem Fahrer vorbehalten ist, oder von der günstigsten Stellung des Hebels der Gangschaltung oder der Handbremse ausgehend gemessen, wobei die ungünstigsten Ausmasse in Betracht zu ziehen sind. Die jeder, hinter dem Fahrer sitzende Person vorbehaltenen Sitzplätze und Sitze müssen eine Breite von wenigstens 40 cm haben. Diese Sitzplätze und Sitze werden in Höhe des gegen die Rückenlehne gelegenen Sitzkissens gemessen. »

Art. 15. Unser Verkehrsminister, Unser Minister der Oeffentlichen Arbeiten, Unser Aussenminister, Unser Justizminister, Unser Finanzminister, Unser Innenminister und Unser Minister der Oeffent-

lichen Macht, sind jeder, soweit es ihn betrifft, mit der Ausführung des gegenwärtigen Reglementes betraut, das am 1. des Monates, der seiner Veröffentlichung im Memorial folgt, in Kraft treten wird.

Cabasson, den 19. Juli 1971

Jean

Der Verkehrsminister,

Marcel Mart

Der Finanzminister,

Pierre Werner

Der Minister der Oeffentlichen Arbeiten,

Jean-Pierre Buchler

Der Aussenminister,

Gaston Thorn

*Der Minister der Justiz,
des Innern und der Oeffentlichen Macht,*

Eugène Schaus
