

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A—N° 72

29 septembre 1992

Sommaire

CIRCULATION ROUTIERE

- Règlement grand-ducal du 2 septembre 1992 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques page **2208**
- Grossherzogliches Reglement vom 2. September 1992, welches den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen abändert und ergänzt **2214**
- Règlement grand-ducal du 2 septembre 1992 portant modification de l'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1955 fixant le montant de la taxe et les modalités d'application de l'avertissement taxé en matière de circulation routière **2220**
-

Règlement grand-ducal du 2 septembre 1992 modifiant 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;

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu l'avis de la Chambre des Métiers du 6 mai 1992 et celui de la Chambre de Commerce du 26 juin 1992;

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 de la Force Publique et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article I

La rubrique 42° de l'article 2 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacée par le texte suivant:

- «42° a) essieu simple:
- essieu unique;
 - deux essieux dans le prolongement l'un de l'autre;
 - 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, ou groupe d'essieux pouvant être considéré comme équivalent;
- b) essieu tandem: groupe de deux essieux consécutifs dont la distance entre les centres des axes est inférieure à 1,8 m;
- c) essieu tridem: groupe de trois essieux consécutifs dont la distance entre les centres des axes de deux essieux consécutifs est inférieure à 1,8 m.»

Article II

Le premier alinéa de l'article 3 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 3.** La largeur hors tout maximale d'un véhicule, y compris son chargement, prise entre ses bords extrêmes sans considération des rétroviseurs extérieurs et de leurs fixations, est la suivante:

- 1 m pour les motocycles, à l'exception des motocycles avec side-car et des motocoupés;
- 2,6 m pour les véhicules destinés au transport de choses d'un poids total maximum autorisé de plus de 10.000 kg ainsi que pour les superstructures frigorifiques des véhicules frigorifiques à paroi épaisse telles que définies par la directive 88/218/CEE du Conseil du 11 avril 1988 modifiant la directive 85/3/CEE du Conseil du 19 décembre 1984 relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers;
- 2,5 m pour les autres véhicules, y compris les motocoupés.»

Article III

1. Le premier alinéa de l'article 4 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 4.** La longueur maximale d'un véhicule, y compris son chargement et son dispositif d'attache, est la suivante:

- | | |
|---|----------|
| a) remorque à un essieu simple, | |
| – dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kg, | 8 m; |
| – dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg, | 12 m; |
| b) véhicule à deux essieux ou plus | 12 m; |
| c) véhicule articulé | 16,50 m; |
| d) train routier | 18,35 m; |
| e) autocar à articulation et autobus à articulation | 18 m; |
| f) ensemble de véhicules couplés, composé d'un véhicule tracteur et d'un ou de plusieurs véhicules traînés, | 25 m.» |

2. Les troisième et quatrième alinéas dudit article 4 sont remplacés par le texte suivant:

«La distance entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière d'une semi-remorque mise en circulation après le 31 décembre 1992 ne doit pas dépasser 12 m; la distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m.

La distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal d'un train routier

- entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule automoteur et l'avant de la remorque est de 15,65 m;
- entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble est de 16 m.»

Article IV

1. Le chiffre 2bis° du deuxième alinéa de l'article 12 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimé.

2. Le chiffre 3° du deuxième alinéa dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

«3° sur un essieu tandem

- si l'écartement des essieux du tandem est inférieur à 1 m, les essieux étant munis d'une suspension mécanique 11,5 t;
- si l'écartement des essieux du tandem est inférieur à 1 m, les essieux étant munis d'une suspension pneumatique 12 t;
- si l'écartement des essieux du tandem est égal ou supérieur à 1 m et inférieur à 1,3 m 19 t;
- si l'écartement des essieux du tandem est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m 20 t.»

3. Le troisième alinéa dudit article 12 est complété par un chiffre 2bis°, libellé comme suit:

«2bis° autocar à articulation ou autobus à articulation à 3 essieux 28 t;»

4. Le septième alinéa dudit article 12 est complété par une seconde phrase libellée comme suit:

«La charge des essieux directeurs d'un véhicule automoteur doit au moins être égale à 20% du poids en charge du véhicule.»

Article V

La lettre G de l'article 18 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimée.

Article VI

1. La deuxième phrase du huitième alinéa de l'article 24bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimée.

2. Le neuvième alinéa dudit article 24bis est remplacé par le texte suivant:

«Le réservoir à carburant 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 25 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. Si le réservoir répond aux dispositions de la directive 70/221/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques les conditions qui précèdent ne sont pas d'application. Pour les véhicules mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1993 la hauteur libre sous le réservoir et la canalisation doit être d'au moins 30 cm; pour les véhicules, équipés d'un moteur à carburation, mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1973, il doit en outre être pris toutes les dispositions pour que, en cas de fuite du réservoir ou des canalisations, le carburant ne puisse atteindre la tuyauterie d'échappement.»

Article VII

1. Le paragraphe 4 de l'article 24quater modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un deuxième alinéa, libellé comme suit:

«Les installations de chauffage qui répondent aux dispositions de la directive 78/548/CEE du Conseil du 12 juin 1978 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au chauffage de l'habitacle des véhicules à moteur sont réputées satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe.»

2. Le paragraphe 11 dudit article 24quater est supprimé.

Article VIII

L'article 24quinquies introduit dans l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité par le règlement grand-ducal du 12 juillet 1973 est supprimé.

Article IX

Le septième alinéa de l'article 24sexies modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est supprimé.

Article X

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

«**Art. 25.** 1. Les véhicules automoteurs et les cycles à moteur auxiliaire ne doivent pas provoquer des bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers et aux riverains.

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 ou une partie de la carrosserie ou du châssis produit un bruit excessif qui serait évité par un entretien normal du véhicule.

2. Le bruit produit par un véhicule neuf, mesuré d'après la méthode de l'Organisation Internationale de Normalisation (I.S.O.), ne doit pas excéder :

- a) 78 dB (A) pour un cycle à moteur auxiliaire et pour un motocycle d'une cylindrée ne dépassant pas 80 cm³;
- b) 80 dB (A) pour un motocycle dont la cylindrée est comprise entre 80 cm³ et 125 cm³;
- c) 82 dB (A) pour une voiture automobile à personnes et pour un véhicule utilitaire;
- d) 83 dB (A) pour un motocycle d'une cylindrée égale ou supérieure à 125 cm³;
- e) 84 dB (A) pour un autobus ou autocar dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kg et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kg;
- f) 89 dB (A) pour un autobus ou autocar dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg;
- g) 91 dB (A) pour un autobus ou autocar équipé d'un moteur dont la puissance est égale ou supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses qui est équipé d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE et dont le poids total maximum autorisé dépasse 12.000 kg.

Les valeurs précitées sont augmentées de 1 dB (A) pour les véhicules en circulation depuis plus d'un an.

3. Pour les véhicules mis en circulation avant le 1^{er} juillet 1972 les valeurs-limites sont les suivantes:

- a) 78 dB (A) pour un cycle à moteur auxiliaire ou un motocycle d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³;
- b) 82 dB (A) pour un motocycle d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ et pour un véhicule automoteur d'un poids total maximum autorisé ne dépassant pas 3.500 kg;
- c) 90 dB (A) pour un véhicule automoteur d'un poids total maximum autorisé dépassant 3.500 kg;
- d) 94 dB (A) pour un véhicule automoteur équipé d'un moteur diesel dont la puissance est supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE.

4. Les véhicules qui répondent aux prescriptions de la directive 70/157/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur sont réputés satisfaire aux dispositions des paragraphes 1 à 3.

5. Les prescriptions des paragraphes 2 et 3 ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée et aux machines automotrices.»

Article XI

L'article 25bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 25bis.** Les véhicules automoteurs et les cycles à moteur auxiliaire ne doivent pas émettre des fumées pouvant gêner à la circulation ou incommoder les autres usagers de la route.

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 d'un 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.

Sans préjudice des dispositions qui précèdent la tuyauterie d'échappement et le silencieux des voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires mis en circulation après le 1^{er} octobre 1971 doivent être écartés d'au moins 10 cm de toute matière facilement inflammable, à moins d'être efficacement protégés. Si le véhicule est équipé d'un moteur à essence, la tuyauterie d'échappement doit se trouver totalement en dehors de l'habitacle.»

Article XII

L'article 25ter modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 25ter.** 1. La teneur en monoxyde de carbone des gaz d'échappement émis au régime du ralenti par les véhicules automoteurs équipés d'un moteur à essence ne doit pas dépasser 4,5% du volume des gaz émis. Cette prescription ne s'applique ni aux tracteurs agricoles ni aux machines automotrices.

2. Les dispositions relatives aux émissions à l'échappement, aux émissions par évaporation, aux émissions de gaz du carter et à la durabilité des dispositifs antipollution prévues par la directive 70/220/CEE du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs équipant les véhicules à moteur, telle que modifiée pour la dernière fois par la directive 91/441/CEE du Conseil du 26 juin 1991, sont d'application pour les voitures automobiles à personnes, les véhicules utilitaires et les camionnettes équipés d'un moteur à allumage commandé ou d'un moteur à allumage par compression, lorsque ces véhicules sont mis en circulation pour la première fois après le 30 septembre 1992. Toutefois, les camionnettes pour lesquelles la réception a été accordée conformément à la directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants, provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules, ne sont pas visées par les dispositions du présent paragraphe.

3. Disposition transitoire.- Les véhicules automoteurs en stock au 30 septembre 1992 auprès des personnes physiques et morales autorisées à faire le commerce de véhicules automoteurs qui ne répondent pas aux dispositions du paragraphe 2, peuvent être immatriculés jusqu'au 31 décembre 1992, à condition pour lesdites personnes de présenter avant le 1^{er} octobre 1992 au ministre des Transports un relevé des véhicules concernés comportant la marque, le modèle, le numéro de châssis et le numéro de moteur de chaque véhicule repris sur le relevé.»

Article XIII

L'article 34 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 34.** Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des tracteurs agricoles et des machines, et les remorques qui répondent aux dispositions de la directive 71/320/CEE du Conseil du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 88/194/CEE du Conseil du 24 mars 1988, ou à celles du Règlement (ECE) No 13 révisé concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le freinage, accepté par règlement grand-ducal du 26 juillet 1983 sont réputés satisfaire aux dispositions des articles 27 à 30.

Article XIV

L'article 35 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 35.** 1. Les véhicules non spécifiés aux articles 28 et 34 doivent être munis d'un dispositif de freinage à action mécanique.

Sont exempts de la prescription d'avoir un système de freinage:

- a) les véhicules spéciaux de l'Armée;
- b) les machines conçues par le constructeur sans système de freinage;
- c) les véhicules tirés ou poussés à bras, pour autant que le conducteur reste maître de son véhicule et demeure capable de les diriger et de les arrêter même dans les plus fortes déclivités.

2. Les véhicules dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg doivent être munis d'au moins une cale pouvant être placée aisément sous une roue.»

Article XV

L'article 37 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 37.** Les véhicules automoteurs doivent être munis d'un avertisseur acoustique ayant un seul son continu; le niveau de pression acoustique doit être égal ou supérieur à 93 dB (A) et inférieur à 104 dB (A). Les avertisseurs qui répondent aux dispositions de la directive 70/388/CEE du Conseil du 27 juillet 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur sont réputés satisfaire aux prescriptions qui précèdent.

Pour les véhicules automoteurs mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1973 il suffit d'un avertisseur à son grave unique ou à plusieurs sons graves accordés, susceptibles d'être entendus à une distance de 100 m au moins.

Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée et aux machines automotrices.»

Article XVI

L'article 37bis introduit dans l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité par règlement grand-ducal du 23 octobre 1972 est supprimé.

Article XVII

L'article 48 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 48.** 1. A l'exception des motocycles, des tracteurs agricoles sans cabine ou à cabine non fermée et des machines automotrices, tout véhicule automoteur doit être pourvu d'un rétroviseur intérieur et d'un rétroviseur extérieur monté du côté gauche du véhicule qui doivent répondre aux conditions suivantes:

- a) Chaque rétroviseur doit avoir une surface d'au moins 50 cm².
- b) Tout rétroviseur doit être fixé de telle sorte qu'il reste en position stable dans les conditions normales de conduite du véhicule.
- c) Si le champ de vision du rétroviseur intérieur n'est pas suffisant, celui-ci doit être remplacé ou suppléé par un rétroviseur extérieur, monté du côté droit du véhicule.
- d) Les rétroviseurs doivent être placés de manière à permettre au conducteur, assis sur son siège en position normale de conduite, de surveiller la voie publique vers l'arrière du véhicule.
- e) Le rétroviseur intérieur doit être réglable par le conducteur en position de conduite.
- f) Le rétroviseur extérieur placé du côté du conducteur doit être réglable de l'intérieur du véhicule, la portière étant fermée. Le verrouillage en position peut toutefois être effectué de l'extérieur.
- g) Ne sont pas soumis aux prescriptions sous f) les rétroviseurs extérieurs qui, après avoir été rabattus sous l'effet d'une poussée, peuvent être remis en position sans réglage.

Les rétroviseurs dont la conception et l'installation répondent aux dispositions de la directive 71/127/CEE du Conseil du 1^{er} mars 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux rétroviseurs des véhicules à moteur sont réputés satisfaire aux prescriptions qui précèdent.

2. Pour les tracteurs agricoles sans cabine ou à cabine non fermée il suffit d'un seul rétroviseur extérieur monté du côté gauche et répondant aux prescriptions sous a), b), d), f) et g) du paragraphe 1^{er}. La prescription sous d) n'est cependant pas applicable, lorsque le tracteur agricole traîne un autre véhicule qui empêche par lui-même ou par son chargement la visibilité vers l'arrière.

3. Tout motocycle doit être muni d'au moins un rétroviseur placé sur la côté gauche du véhicule et répondant aux prescriptions sous a), b), d), f) et g) du paragraphe 1^{er}.

Les motocoupés assimilés aux motocycles doivent être équipés en outre d'un rétroviseur placé sur le côté droit du véhicule, si le champ de vision du rétroviseur placé sur le côté gauche, est insuffisant.

4. Pour les véhicules automoteurs, autres que les motocycles, les tracteurs agricoles sans cabine ou à cabine non fermée et les machines automotrices, mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1973 il suffit d'un rétroviseur de dimensions suffisantes, disposé de manière à permettre au conducteur de surveiller de son siège la chaussée vers l'arrière du véhicule.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux motocycles mis en circulation avant le 26 novembre 1975, aux tracteurs agricoles, sans cabine ou à cabine non fermée, mis en circulation avant le 1^{er} mai 1976 et aux machines automotrices.»

Article XVIII

L'article 48bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 48bis.** Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée.»

Article XIX

L'article 48ter introduit dans l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité par règlement grand-ducal du 6 novembre 1975 est supprimé.

Article XX

L'article 49 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par une nouvelle lettre C) à insérer avant le dernier alinéa:

«C) Lorsqu'ils se trouvent en position horizontale, les plateaux de chargement des élévateurs dont est équipé un véhicule destiné au transport de choses, doivent être signalés par des dispositifs appropriés, tels que calottes, fanions, triangles de présignalisation, disposés ou fixés en sorte que les autres usagers de la route ne puissent se méprendre sur la position et les dimensions de ces plateaux.»

Article XXI

L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un nouvel article 49ter, libellé comme suit:

«**Art. 49ter.** 1. Sans préjudice des dispositions des articles 62 à 69 et à l'exception des motocycles et des motocoupés qui y sont assimilés, l'identification des véhicules automoteurs et de leurs remorques est faite au moyen d'un numéro de châssis différent pour chaque véhicule d'une même marque.

Tout châssis ou véhicule autoportant doit être pourvu d'un numéro de châssis, composé au minimum de trois et au maximum de dix-sept lettres ou chiffres. Ces lettres ou chiffres doivent avoir une hauteur d'au moins 7 mm et être séparés de toute autres inscriptions de façon qu'aucune confusion ne soit possible. En cas d'utilisation de dix-sept lettres ou chiffres, les trois premiers caractères doivent représenter le code d'identification mondial des constructeurs.

Le numéro 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.

Seul ce numéro peut être repris sur la carte d'immatriculation ainsi que sur les autres documents servant à l'immatriculation ou à l'identification du véhicule. Il doit y être reproduit en entier.

Les véhicules qui répondent aux dispositions de la directive 76/114/CEE du Conseil du 18 décembre 1975 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux plaques et inscriptions réglementaires ainsi qu'à leurs emplacements et modes d'apposition en ce qui concerne les véhicules à moteur et leurs remorques sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe.

Le numéro doit rester parfaitement visible et ne doit pas être caché par l'aménagement ultérieur du véhicule.

Les prescriptions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux véhicules mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1971.

2. L'identification des motocycles et des motocoupés qui leur sont assimilés, est faite au moyen d'un numéro de cadre.

Le numéro de cadre doit répondre aux conditions du paragraphe 1^{er}, mais la hauteur minimale des lettres et chiffres qui le composent est de 5 mm.

Les prescriptions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux véhicules mis en circulation avant le 26 novembre 1975.»

Article XXII

1. Le quatrième alinéa du paragraphe 4 de l'article 111 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

«Il peut être dérogé au caractère prioritaire des routes énumérées, si la configuration des lieux et la sécurité des usagers le justifient, et que l'intersection est située en agglomération ou que, située hors agglomération, cette intersection est aménagée en sens giratoire comportant un terre-plein au centre de l'anneau carrossable.»

2. La lettre e) du paragraphe 5 dudit article 111 est remplacée par le texte suivant:

«e) A 1: Luxembourg-Kirchberg - poste frontière Wasserbillig/Langsur ;»

Article XXIII

L'article 176 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit:

«6. Les trains routiers dont le véhicule automoteur a été mis en circulation avant le 31 décembre 1991 et qui ne satisfont pas aux dispositions du quatrième alinéa de l'article 4 sont considérés jusqu'au 31 décembre 1998 comme étant conformes à ces dispositions à condition de ne pas dépasser la longueur totale de 18 m.»

Article XXIV

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Force Publique et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le 1^{er} octobre 1992.

Le Ministre des Transports,
Robert Goebbels

Château de Berg, le 2 septembre 1992.
Jean

Le Ministre de la Force Publique,
Jacques F. Poos

Le Ministre de la Justice,
Marc Fischbach

Grossherzogliches Reglement vom 2. September 1992, 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 zu Nassau;

Gesehen das Gesetz vom 14. Februar 1955 über die Reglementierung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen sowie es in der Folge abgeändert und ergänzt wurde;

Gesehen den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, sowie er in der Folge abgeändert und ergänzt wurde;

Gesehen das Gutachten der Handwerkskammer vom 6. Mai 1992 und das der Handelskammer vom 26. Juni 1992;

Gesehen den Artikel 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 Öffentlichen Macht und Unseres Justizministers und nach Beratung des Regierungsrates;

Beschliessen:

Artikel I

Die Ziffer 42° des abgeänderten Artikels 2 des grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen wird durch folgenden Text ersetzt:

- «42° a) einfache Achse:
- einzelne Achse;
 - zwei Achsen, die sich in der Verlängerung der einen zur anderen befinden;
 - Gruppe von Achsen, deren sämtliche Befestigungsteile am Fahrgestell sich in derselben waagerechten Linie, senkrecht zur Längs- und Mittelebene des Fahrzeuges befinden, oder als gleichwertig zu betrachtende Gruppe von Achsen;
- b) Tandemachse: Gruppe von zwei aufeinanderfolgenden Achsen, deren Abstand zwischen den Achsenmitten weniger als 1,8 m beträgt;
- c) Tridemachse: Gruppe von drei aufeinanderfolgenden Achsen, deren zwischen den Achsenmitten von zwei aufeinanderfolgenden Achsen gemessener Abstand weniger als 1,8 m beträgt.»

Artikel II

Der erste Absatz des abgeänderten Artikels 3 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 3.** Die äusserste zwischen den äussersten Kanten gemessene Höchstbreite eines Fahrzeuges, Ladung einbegriffen, ohne Berücksichtigung der Aussenspiegel, wird wie folgt festgesetzt:

- 1 m für die Motorräder mit Ausnahme der Motorräder mit Beiwagen und der Motocoups;
- 2,6 m für die Fahrzeuge, die für den Gütertransport bestimmt sind und deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 10.000 kg übersteigt sowie für die kälteerzeugenden Aufbauten der Kühlfahrzeuge mit dicker Wand, so wie diese durch die Richtlinie 88/218/EWG des Rates vom 11. April 1988, welche die Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Ausmasse und über gewisse andere technische Daten von gewissen Strassenfahrzeugen abändert, bestimmt sind;
- 2,5 m für die anderen Fahrzeuge, die Motocoups einbegriffen.»

Artikel III

1. Der erste Absatz des abgeänderten Artikels 4 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 4.** Die Höchstlänge eines Fahrzeuges, Ladung und Kupplungsvorrichtung einbegriffen, ist wie folgt festgesetzt:

- a) Anhänger mit einfacher Achse,
- dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt 8 m;
 - dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt 12 m;
- b) Fahrzeug mit zwei oder mehreren Achsen 12 m;
- c) Gelenkfahrzeug 16,50 m;
- d) Lastzug 18,35 m;
- e) Gelenktouristenbus und Gelenkonnibus 18 m;
- f) Aggregat von gekuppelten Fahrzeugen, welches aus einem Zugfahrzeug und einem oder mehreren gezogenen Fahrzeugen besteht 25 m.»

2. Der dritte und der vierte Absatz des genannten Artikels 4 werden durch folgenden Text ersetzt:

«Die Entfernung zwischem dem Aufliegerzapfen und dem hinteren Teil eines nach dem 31. Dezember 1992 in den Verkehr gesetzten Sattelanhängers darf 12 m nicht überschreiten; die horizontal gemessene Entfernung zwischen Aufliegerzapfen und irgendeinem Punkt des vorderen Teils des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen.

Die höchste parallel zum Längsschnitt eines Lastzuges gemessene Entfernung

- beträgt 15,65 m zwischen den äusseren, am weitesten nach vorn liegenden Punkte der Ladefläche hinter der Kabine und den äusseren am weitesten nach hinten liegenden Punkte des Anhängers eines Aggregates, nach Abrechnung der Entfernung zwischen dem hinteren Teil des Kraftfahrzeugs und dem vorderen Teil des Anhängers;
- beträgt 16 m zwischen den äusseren am weitesten nach vorn liegenden Punkte der Ladefläche hinter der Kabine und den äusseren am weitesten nach hinten liegenden Punkte des Anhängers des Aggregates.»

Artikel IV

1. Die Ziffer 2 bis^o des zweiten Absatzes des abgeänderten Artikels 12 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

2. Die Ziffer 3^o des zweiten Absatzes des genannten Artikels 12 wird durch folgenden Text ersetzt:

«3^o auf einer Tandemachse

- wenn der Abstand der Achsen des Tandems weniger als 1 m beträgt und dieselben mit einer Blattfederung versehen sind 11,5 t;
- wenn der Abstand der Achsen des Tandems weniger als 1 m beträgt und dieselben mit einer Luftfederung versehen sind 12 t;
- wenn der Abstand der Achsen des Tandems gleich oder grösser als 1 m und kleiner als 1,3 m ist 19 t;
- wenn der Abstand zwischen den Achsen des Tandems gleich oder grösser als 1,3 m und kleiner als 1,8 m ist 20 t.»

3. Der dritte Absatz des genannten Artikels 12 wird durch eine Ziffer 2 bis^o mit folgendem Wortlaut ergänzt:

«2bis^o: Gelenktouristenbus oder Gelenkonnibus mit 3 Achsen 28 t;»

4. Der siebte Absatz des genannten Artikels 12 wird durch einen zweiten Satz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

«Die Belastung der Lenkachsen eines Kraftfahrzeugs muss wenigstens 20% des Ladegewichts des Fahrzeugs ausmachen.»

Artikel V

Der Buchstabe G des abgeänderten Artikels 18 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

Artikel VI

1. Der zweite Satz des achten Absatzes des abgeänderten Artikels 24bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

2. Der neunte Absatz des genannten Artikels 24bis wird durch folgenden Text ersetzt:

«Der Kraftstoffbehälter muss so angebracht sein, dass bei eventuellem Ausfliessen des Kraftstoffes dieser gleich nach dem Boden hin entweichen kann. Der Behälter kann sich nur dann vor der Vorderachse befinden, wenn er mindestens 120 cm von der Vorderfront des Fahrgestells entfernt angebracht ist. Bei einem unbeladenen Fahrzeug darf die freie Höhe unter dem Behälter und den Kraftstoffleitungen 25 cm nicht unterschreiten, es sei denn, dass die tragenden Teile des Fahrgestells oder des Wagenaufbaus sich tiefer befänden und eine genügende Sicherheit für den Behälter und die Kraftstoffleitungen darstellen. Wenn der Behälter den Bestimmungen der Richtlinie 70/221/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Ausgleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern entspricht, kommen die vorstehenden Bedingungen nicht zur Anwendung. Für die vor dem 1. Januar 1993 in den Verkehr gesetzten Fahrzeuge muss die freie Höhe unter dem Behälter und den Leitungen wenigstens 30 cm betragen; für Fahrzeuge, die mit einem Verbrennungsmotor ausgerüstet sind und vor dem 1. Oktober 1973 in den Verkehr gesetzt wurden müssen ausserdem alle Vorkehrungen getroffen werden, damit beim Ausfliessen des Kraftstoffes aus dem Behälter oder den Leitungen der Kraftstoff nicht mit der Auspuffanlage in Berührung kommt.»

Artikel VII

1. Der Paragraph 4 des abgeänderten Artikels 24quater des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen 2. Absatz mit folgendem Text ergänzt:

«Die Heizungsanlagen die den Vorschriften der Richtlinie 78/548/EWG des Rates vom 12. Juni 1978 zur Ausgleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Beheizung der Kabine der Kraftfahrzeuge entsprechen, leisten den Bestimmungen des gegenwärtigen Paragraphen Genüge.»

2. Der Paragraph 11 des erwähnten Artikels 24quater ist abgeschafft.

Artikel VIII

Der Artikel 24quinquies, der durch das grossherzogliche Reglement vom 12. Juni 1973 in den vorerwähnten grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 eingeführt wurde, ist abgeschafft.

Artikel IX

Der 7. Absatz des abgeänderten Artikels 24sexies des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

Artikel X

Der abgeänderte Artikel 25 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 25.** 1. Die Kraftfahrzeuge und die Fahrräder mit Hilfsmotor dürfen keine Geräusche verursachen, welche die Verkehrsteilnehmer oder die Anwohner stören können.

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

Es ist verboten mit einem Fahrzeug zu verkehren, dessen Motor oder ein Teil des Wagenaufbaus oder des Fahrgestells ein übermässiges Geräusch verursacht das durch einen normalen Unterhalt verhindert würde.

2. Das vom Motor eines neuen Fahrzeuges verursachte Geräusch, das nach der Methode der «Organisation Internationale de Normalisation (I.S.O)» gemessen wird, darf folgende Normen nicht übersteigen:

- a) 78 dB(A) für ein Fahrrad mit Hilfsmotor und ein Motorrad, dessen Hubraum 80 ccm nicht übersteigt;
- b) 80 dB(A) für ein Motorrad mit einem Hubraum zwischen 80 ccm und 125 ccm;
- c) 82 dB(A) für einen Personenwagen und ein Nutzfahrzeug;
- d) 83 dB(A) für ein Motorrad mit einem Hubraum von gleich oder über 125 ccm;
- e) 84 dB(A) für ein Omnibus oder Touristenbus, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt und für ein Kraftfahrzeug das zum Gütertransport bestimmt ist und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500kg nicht übersteigt;
- f) 89 dB(A) für ein Omnibus oder Touristenbus, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt und für ein Kraftfahrzeug das zum Gütertransport bestimmt ist und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt;
- g) 91 dB(A) für ein Omnibus oder ein Touristenbus der mit einem Motor ausgerüstet ist, dessen Motorkraft höher ist als 147 kW DIN oder 162 kW SAE und für ein Kraftfahrzeug das zum Gütertransport bestimmt ist, dessen Motorkraft höher ist als 147 kW DIN oder 162 kW SAE und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 12.000 kg übersteigt.

Die vorerwähnten Werte werden um 1 dB(A) erhöht für die Fahrzeuge die sich seit mehr als einem Jahr in Betrieb befinden.

3. Für die Fahrzeuge die sich vor dem 1. Juli 1972 in Betrieb befanden sind die Grenzwerte folgende:

- a) 78 dB(A) für ein Fahrrad mit Hilfsmotor und ein Motorrad, dessen Hubraum 125 ccm nicht übersteigt;
- b) 82 dB(A) für ein Motorrad, dessen Hubraum 125 ccm übersteigt und für ein Kraftfahrzeug, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht übersteigt;
- c) 90 dB(A) für ein Kraftfahrzeug, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt;
- d) 94 dB(A) für ein mit einem Dieselmotor ausgerüstetes Kraftfahrzeug, dessen Motorkraft höher ist als 147 kW DIN oder 162 kW SAE.

4. Die Fahrzeuge, die den Vorschriften der Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Ausgleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und des Schalldämpfers der Kraftfahrzeuge entsprechen, leisten den Bestimmungen der Paragraphen 1 bis 3 Genüge.

5. Die Vorschriften der Paragraphen 2 und 3 sind nicht anwendbar auf die Spezialfahrzeuge der Armee und auf die Arbeitsmaschinen».

Artikel XI

Der abgeänderte Artikel 25bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 25bis.** Die Kraftfahrzeuge und die Fahrräder mit Hilfsmotor dürfen keinen Rauch ausscheiden, welcher die Verkehrssicherheit gefährden oder die anderen Verkehrsteilnehmer belästigen kann.

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 sein, so dass ihre Wirkung 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.

Unbeschadet der vorstehenden Bestimmungen müssen die Auspuffröhre und der Schalldämpfer wenigstens 10 cm von jedem leicht brennbaren Material entfernt sein, es sei denn, sie seien wirksam abgeschirmt. Wenn das Fahrzeug mit einem Benzinmotor ausgestattet ist, muss die Auspuffröhre sich gänzlich ausserhalb der Kabine befinden».

Artikel XII

Der abgeänderte Artikel 25ter des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 25ter.** 1. Der Kohlenmonoxydgehalt der Auspuffgase, die im Leerlauf durch die mit Benzinmotoren ausgerüsteten Kraftfahrzeuge abgegeben werden, darf 4,5 % des gesamten Abgasvolumen nicht übersteigen. Diese Vorschrift ist weder auf landwirtschaftliche Traktoren noch auf Arbeitsmaschinen anwendbar.

2. Die Bestimmungen über die Auspuffabgaben, die Verdampfungsabgaben, die Abgaben der Ölwanne und über die Dauerhaftigkeit der Vorrichtungen zur Bekämpfung der Verschmutzung, so wie sie in der Richtlinie 70/220/EWG vom 20. März 1970 zur Ausgleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten betreffend der zu ergreifenden Massnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Abgase herrührend von Kraftfahrzeugen, sowie sie zum letzten Mal durch die Richtlinie des Rates 91/441/EWG vom 26. Juni 1991 abgeändert wurde, sind anwendbar für die Personenkraftfahrzeuge und die Lieferfahrzeuge welche mit einem Motor versehen sind der durch eine gesteuerte Zündanlage oder Selbstzündung in Gang gesetzt wird, sofern diese Fahrzeuge nach dem 30. September 1992 zum ersten Male für den Verkehr zugelassen werden. Jedoch für Lieferwagen, für welche die Abnahme gemäss der Richtlinie des Rates 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Ausgleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten betreffend der zu ergreifenden Massnahmen zur Bekämpfung der Abgasen welche von Dieselmotoren herkommen die zum Antrieb von Fahrzeugen dienen, gelten die Bestimmungen dieses Absatzes nicht.

3. *Übergangsbestimmungen.*- Kraftfahrzeuge, die am 30. September 1992 bei physischen oder moralischen Personen welche zum Handel von Kraftfahrzeugen ermächtigt sind auf Lager sind und die den Bestimmungen des Absatz 2 nicht entsprechen, können bis zum 31. Dezember 1992 zugelassen werden, unter der Bedingung, dass die obenerwähnten Personen vor dem 1. Oktober 1992 beim Transportminister eine Liste vorlegen welche Angaben über den Erbauer, das Modell und die Fahrgestell- und Motornummer beinhalten».

Artikel XIII

Der Artikel 34 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 34.** Die Kraftfahrzeuge, mit Ausnahme der Motorräder, der landwirtschaftlichen Traktoren, der Arbeitsmaschinen und der Anhänger, die den Bestimmungen der Richtlinie des Rates 71/320/EWG vom 25. Juli 1971 zur Ausgleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über das Abbremsen gewisser Arten von Kraftfahrzeugen und ihrer Anhänger entsprechen, so wie diese zum letzten Mal durch die Richtlinien des Rates 88/194/EWG vom 24. März 1988, oder die des Reglementes (ECE) 13 rév. betreffend die einheitlichen Vorschriften über die technische Abnahme von Fahrzeugen in Bezug auf die Bremsen, welches Reglement durch das grossherzogliche Reglement vom 26. Juli 1983 angenommen wurde, abgeändert wurden, genügen den Bestimmungen der Artikel 27 bis 30».

Artikel XIV

Der Artikel 35 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 35.** 1. Die in den Artikeln 28 bis 33 nicht erwähnten Fahrzeuge müssen mit einer mechanischen Bremsanlage versehen sein.

Von der Verpflichtung, eine Bremsanlage zu besitzen, sind entbunden:

- a) die Spezialfahrzeuge der Armee;
- b) die vom Hersteller ohne Bremsanlage entworfenen Arbeitsmaschinen;
- c) die handgezogenen oder -geschobenen Fahrzeuge, sofern der Fahrer sein Fahrzeug in der Gewalt behält und in der Lage bleibt es selbst in den stärksten Gefällen zum Stillstand zu bringen.

2. Fahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg übersteigt, müssen mit wenigstens einem Bremsklotz versehen sein, der sich leicht unter ein Rad schieben lässt.»

Artikel XV

Der Artikel 37 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«Kraftfahrzeuge müssen mit einem Einton Schallwarnapparat versehen sein. Die akustische Druckgrenze muss den Wert 93 dB (A) oder mehr haben und darf den Wert 104 dB (A) nicht erreichen. Die Warnapparate die den Bestimmungen der Richtlinie des Rates 70/388/EWG von 27. Juli 1970 zur Ausgleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Schallwarnapparate entsprechen, erfüllen die obengenannten Bedingungen.

Für die Kraftfahrzeuge die vor dem 1. Januar 1973 zugelassen worden sind genügt ein Warnapparat, dessen einziger tiefer Ton oder mehrere harmonisierende tiefe Töne in einer Entfernung von wenigstens 100 m vernehmbar sind.

Die Bestimmungen dieses Artikels sind nicht auf Spezialfahrzeuge der Armee und auf Arbeitsmaschinen anwendbar».

Artikel XVI

Der Artikel 37bis, welcher durch grossherzogliches Reglement vom 23. Oktober 1972 in den vorerwähnten grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 eingeführt wurde, ist abgeschafft.

Artikel XVII

Der Artikel 48 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 48.** 1. Mit Ausnahme der Motorräder, der landwirtschaftlichen Traktoren ohne Kabine oder mit offener Kabine und der Arbeitsmaschinen, muss jedes Kraftfahrzeug mit einem Innenrückspiegel und einem Aussenrückspiegel, der an der linken Seite des Fahrzeuges angebracht ist, und die den folgenden Bedingungen entsprechen, versehen sein:

- a) Jeder Rückspiegel muss eine Fläche von mindestens 50 qcm haben;
- b) jeder Rückspiegel muss so angebracht sein, dass er bei normalen Fahrbedingungen des Fahrzeugs seine Stellung nicht verändert;
- c) wenn das Sichtfeld des Innenrückspiegels nicht ausreichend ist, muss dieser durch einen Aussenrückspiegel, der an der rechten Seite des Fahrzeuges angebracht ist, ersetzt oder ergänzt werden;
- d) die Rückspiegel müssen so eingestellt sein, dass sie dem Fahrer, der in normaler Fahrhaltung auf seinem Platz sitzt, erlauben, die öffentliche Strasse hinter dem Fahrzeug zu überwachen;
- e) der Innenrückspiegel muss durch den Fahrer in seiner Fahrhaltung eingestellt werden können;
- f) der Aussenrückspiegel, der sich auf der Seite des Fahrers befindet, muss vom Wageninnern her, bei geschlossener Tür, eingestellt werden können. Die Abriegelung der Einstellung kann jedoch von aussen vorgenommen werden;
- g) Die Aussenrückspiegel, die, nachdem sie unter der Einwirkung eines Druckes verstellt wurden, ohne Regulierung wieder in Stellung gebracht werden können, unterliegen den Vorschriften unter f) nicht.

Die Rückspiegel, deren Gestaltung und Anbringung den Bestimmungen der Richtlinie 71/127/EWG des Rates vom 1. März 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten in Sachen Rückspiegel der Fahrzeuge entsprechen, leisten den vorherigen Vorschriften Genüge.

2. Für landwirtschaftliche Traktoren ohne Kabine oder mit offener Kabine genügt ein einziger Aussenrückspiegel, der an der linken Seite angebracht ist und der den Vorschriften unter a), b), d), f) und g) des Paragraphen 1 entspricht. Die Vorschrift unter d) ist jedoch nicht anwendbar, wenn der landwirtschaftliche Traktor ein anderes Fahrzeug zieht, das selbst, oder infolge seiner Ladung, die Sicht nach hinten verhindert.

3. Jedes Motorrad muss wenigstens mit einem Rückspiegel versehen sein, der auf der linken Seite des Fahrzeuges angebracht ist und der den Vorschriften unter a), b), d), f) und g) des Paragraphen 1 entspricht. Die Motocoupés, die den Motorrädern gleichgestellt sind, müssen ausserdem mit einem Rückspiegel, der auf der rechten Seite des Fahrzeuges angebracht ist, ausgestattet sein, wenn das Sichtfeld des auf der linken Seite angebrachten Rückspiegels nicht ausreichend ist.

4. Mit Ausnahme der Motorräder, der landwirtschaftlichen Traktoren ohne Kabine oder mit offener Kabine und der Arbeitsmaschinen, genügt für die Fahrzeuge die vor dem 1. Januar 1973 in Betrieb gesetzt wurden, ein Rückspiegel ausreichenden Ausmasses, der so angebracht ist, dass er dem Fahrer erlaubt von seinem Sitz aus die öffentliche Strasse hinter dem Fahrzeug zu überwachen.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels sind nicht anwendbar auf die Motorräder, die vor dem 26. November 1975 in Betrieb gesetzt wurden, auf die landwirtschaftlichen Traktoren ohne Kabine oder mit offener Kabine, die vor dem 1. Mai 1976 in Betrieb gesetzt wurden, sowie auf die Arbeitsmaschinen.

Artikel XVIII

Der abgeänderte Artikel 48bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«**Art. 48bis.** Die Bestimmungen der gegenwärtigen Sektion sind nicht anwendbar auf Spezialfahrzeuge der Armee.»

Artikel XIX

Der durch grossherzogliches Reglement vom 6. November 1975 in den vorerwähnten grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 eingeführte Artikel 48ter wird abgeschafft.

Artikel XX

Der abgeänderte Artikel 49 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird ergänzt durch einen neuen Buchstaben C), der vor dem letzten Abschnitt einzufügen ist.

«C) Die Ladeflächen der Hebebühnen mit denen ein Fahrzeug, das zur Güterbeförderung bestimmt ist, ausgestattet ist, müssen wenn sie sich in horizontaler Stellung befinden, durch geeignete Vorrichtungen gekennzeichnet sein, wie Hütchen, Flaggen, Vorwarndreiecke, die so ausgerichtet oder angebracht sind, dass die anderen Strassenbenutzer sich nicht irren hinsichtlich der Stellung und der Ausmasse dieser Ladeflächen».

Artikel XXI

Der vorerwähnte grossherzogliche Beschluss vom 23. November 1955 wird ergänzt durch einen neuen Artikel 49ter, mit folgendem Wortlaut:

«**Art. 49ter.** 1. Unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 62 bis 69 und mit Ausnahme der Motorräder und der ihnen gleichgestellten Motocoupés, erfolgt die Identifizierung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger mittels einer Fahrgestellnummer, die für jedes Fahrzeug einer gleichen Marke verschieden ist.

Jedes Fahrgestell oder selbsttragendes Fahrzeug muss mit einer Fahrgestellnummer versehen sein, bestehend aus minimal drei und maximal siebzehn Buchstaben oder Ziffern. Diese Buchstaben oder Ziffern müssen eine Höhe von wenigstens 7mm haben und von allen anderen Inschriften getrennt sein, so dass keine Verwechslung möglich ist. Bei Gebrauch von siebzehn Buchstaben oder Ziffern, müssen die drei ersten Schriftzeichen den Weltidentifizierungsschlüssel des Herstellers darstellen.

Die Nummer muss vom Hersteller oder von seinem Bevollmächtigten, leserlich in eine Längsstrebe oder, in Abwesenheit von Längsstreben, in ein wichtiges Gerüststück der Karosserie, eingeprägt werden, so dass sie nicht bei einem leichten Unfall unsichtbar wird.

Nur diese Nummer kann auf einem Fahrzeugausweis sowie auf den anderen, zur Immatrikulation oder Identifizierung dienenden Dokumenten, aufgeführt werden. Die Nummer muss dort ganz aufgeführt werden.

Die Fahrzeuge, die den Bestimmungen der Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Ausgleicheung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten hinsichtlich der reglementarischen Schilder und Inschriften, sowie deren Stellungen und Anbringungsweisen, was die Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger betrifft, entsprechen, leisten den Vorschriften dieses Paragraphen Genüge.

Die Nummer muss vollkommen sichtbar bleiben und darf nicht durch das nachträgliche Einrichten des Fahrzeugs verdeckt werden.

Die Vorschriften des gegenwärtigen Paragraphen sind nicht anwendbar auf die Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1971 in Betrieb gesetzt wurden.

2. Die Identifizierung der Motorräder und der ihnen gleichgestellten Motocoupés erfolgt durch eine Rahmennummer.

Die Rahmennummer muss den Bedingungen des Paragraphen 1 entsprechen, nur beträgt die Mindesthöhe der Buchstaben und Ziffern aus denen sie sich zusammensetzt 5mm.

Die Vorschriften des gegenwärtigen Paragraphen sind nicht anwendbar auf die Fahrzeuge, die vor dem 26. November 1975 in Betrieb gesetzt wurden».

Artikel XXII

1. Der vierte Absatz des Paragraphen 4 des abgeänderten Artikels 111 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

«Es kann vom Vorfahrtscharakter der aufgezählten Strassen abgewichen werden, wenn die Ortsgestaltung und die Sicherheit der Benutzer es rechtfertigen und wenn die Kreuzung sich innerorts befindet oder, wenn sie sich ausserorts befindet, dass diese Kreuzung als Kreisverkehr angelegt ist der im Innern des befahrbaren Ringes einen gemauerten Erdwall aufweist.»

2. Der Buchstabe e) des Paragraphen 5 des besagten Artikels 111 wird durch folgenden Text ersetzt:

«e) A1 : Luxemburg-Kirchberg - Grenzposten Wasserbillig/Langsur ;»

Artikel XXIII

Der abgeänderte Artikel 176 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird ergänzt durch einen Paragraphen 6 mit folgendem Wortlaut:

«6. Die Lastzüge, deren Kraftfahrzeug vor dem 31. Dezember 1991 in Betrieb gesetzt wurde und die den Bestimmungen des vierten Absatzes des Artikels 4 nicht entsprechen, werden bis zum 31. Dezember 1992 betrachtet, als würden sie diesen Bestimmungen entsprechen, unter der Bedingung, die Gesamtlänge von 18 m nicht zu überschreiten.»

Artikel XXIV

Unser Verkehrsminister, Unser Minister der Öffentlichen Macht und Unser Justizminister sind, soweit es ihn betrifft, mit der Ausführung des gegenwärtigen Reglementes betraut, das im Memorial veröffentlicht wird und das am 1. Oktober 1992 in Kraft treten wird.

Der Verkehrsminister,
Robert Goebbels

Der Minister der Öffentlichen Macht,
Jacques F. Poos

Der Justizminister,
Marc Fischbach

Schloß Berg, den 2. September 1992.
Jean

Règlement grand-ducal du 2 septembre 1992 portant modification de l'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1955 fixant le montant de la taxe et les modalités d'application de l'avertissement taxé en matière de circulation routière.

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

Vu l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1955 fixant le montant de taxe et les modalités d'application de l'avertissement taxé en matière de circulation routière, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu l'avis de la Chambre des Métiers du 06 mai 1992 et celui de la Chambre de Commerce du 26 juin 1992;

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 de la Force Publique et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article A

La partie A. «Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques» du catalogue des avertissements taxés modifié qui figure en annexe de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 fixant le montant de taxe et les modalités d'application de l'avertissement taxé en matière de circulation routière, est modifiée et complétée comme suit:

I. L'infraction 03 de la rubrique 3 est remplacée par le texte suivant:

«03	Saillie d'un accessoire, autre qu'un rétroviseur ou ses fixations, sur le contour latéral du véhicule	1.500»
-----	---	--------

II. 1. Les infractions 03 et 04 de la rubrique 4 sont remplacées par le texte suivant:

	«(Inobservation sur une semi-remorque*)	
03	- d'une distance n'excédant pas 12 m entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque	1.500
04	- d'une distance n'excédant pas 2,04 m entre l'axe du pivot d'attelage et l'avant de la semi-remorque	1.500
05	Inobservation sur un train routier de la distance réglementaire entre l'arrière de la cabine et l'arrière de la remorque	1.500»

2. Les infractions 03 et 04 de la rubrique 4 sont complétées par une note en bas de page, libellée comme suit:

«* Les présentes dispositions ne s'appliquent pas aux semi-remorques immatriculées avant le 1^{er} janvier 1994.»

III. La rubrique 12 + 12bis est complétée par une nouvelle infraction 07a à insérer avec le libellé suivant après l'infraction 07:

«07a	conduite d'un véhicule automoteur dont la charge du ou des essieu(x) directeur(s) est inférieure à 20% du poids en charge du véhicule	1.500»
------	---	--------

IV. Les infractions 11 à 14 de la rubrique 18 sont supprimées.

V. L'intitulé de la rubrique 24bis + 24ter + 24quinquies est remplacé par «24bis + 24ter».

VI. Les infractions 09 à 12 de la rubrique 24quater sont supprimées.

VII. Les infractions 08 et 11 de la rubrique 24sexies sont supprimées.

VIII. 1. La rubrique 25-25ter est remplacée par le texte suivant:

«25	usage d'un véhicule automoteur ou d'un c.m.a.	
01	- provoquant des bruits gênants	1.000
02	- émettant un bruit dépassant le niveau sonore réglementaire**	1.000
25bis	usage d'un véhicule automoteur ou d'un c.m.a.	
01	- émettant des fumées nuisibles ou inconfortables	1.500
02	- non muni d'un dispositif d'échappement réglementaire***	1.500
25ter	usage d'un véhicule automoteur dont le moteur à essence émet au régime du ralenti des gaz d'échappement dont la teneur en CO est excessive	1.500
02	usage d'une voiture automobile, d'un véhicule utilitaire ou d'une camionnette émettant des gaz d'échappement non conformes aux valeurs-limites réglementaires***	1.500
03	défaut des dispositifs anti-pollution réglementaires sur une voiture automobile, un véhicule utilitaire ou une camionnette muni d'un moteur à essence***	1.500»

2. Les notes en bas de page relatives aux infractions 03 et 04 de la rubrique 25-25ter et marquées ** et *** sont remplacées par le texte suivant:

- «** Les valeurs en dB(A) sont différentes selon que le véhicule a été mis en circulation pour la première fois après le 30 juin 1972 ou non
- *** Les critères techniques réglementaires relatifs à cette disposition sont différents selon que le véhicule a été mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971 ou non
- **** Les présentes dispositions ne s'appliquent qu'aux véhicules immatriculés pour la première fois après le 30 septembre 1992; elles ne sont pas d'application aux camionnettes munies d'un moteur Diesel réceptionné suivant la directive 88/77/CEE.»

IX Les rubriques 34 et 35 sont remplacées par le texte suivant:

«34	///	
35	///	
01	usage d'un véhicule non spécifié aux articles 28 à 33 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité, qui n'est pas muni d'un dispositif de freinage à action mécanique	1.000
02	défaut de cale sur un véhicule dont le p.t.m.a. dépasse 3.500 kg	1.000»

X. L'intitulé de la rubrique 37 et 37bis est remplacé par «37»

XI. 1. L'intitulé «9. des dispositifs visuels» relatif aux rubriques 46 à 48ter est muni d'un astérisque et complété par une note en bas de page, libellée comme suit:

«*les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée».

2. Le renvoi à la note en bas de page de la rubrique 46 + 46bis est marqué par deux astérisques au lieu d'un seul.

XII. 1. Les rubriques 48, 48bis et 48ter sont remplacées par le texte suivant:

«48	Défaut sur un véhicule automoteur autre qu'un motorcycle, un tracteur agricole non muni d'une cabine fermée ou une machine	
01	- d'un rétroviseur intérieur ou d'un rétroviseur extérieur monté du côté gauche	1.500
02	- d'un rétroviseur aux dimensions suffisantes	1.500
03	- d'un rétroviseur fixé de façon réglementaire	1.500
04	- d'un rétroviseur extérieur monté du côté droit, si le champ de vision du rétroviseur intérieur est insuffisant	1.500
05	- d'un rétroviseur intérieur réglable à partir du siège du conducteur	1.000
06	- d'un rétroviseur extérieur placé du côté du conducteur, réglable de l'intérieur du véhicule	1.000
07	Défaut pour un tracteur agricole non muni d'une cabine fermée, d'un rétroviseur extérieur monté du côté gauche.**	1.500
	Défaut sur un motorcycle****	
08	- d'un rétroviseur monté sur le côté gauche	1.500
09	- d'un rétroviseur réglable	1.000
10	- d'un rétroviseur aux dimensions réglementaires	1.500
11	Défaut d'un rétroviseur sur le côté droit d'un motocoupe assimilé aux motorcycles, lorsque le rétroviseur gauche est insuffisant****	1.500
48bis	///	»

2. Les notes en bas de page relatives aux rubriques ci-avant sont maintenues.

XIII. La rubrique 49 est complétée par une nouvelle infraction 06 libellée comme suit:

«06	défaut de signalisation appropriée, en position horizontale, d'un plateau de chargement élévateur équipant un véhicule destiné au transport de choses	1.500»
-----	---	--------

XIV. 1. La partie A du catalogue modifié des avertissements taxés est complétée par une nouvelle rubrique 49ter, libellée comme suit:

«49ter	Utilisation d'un véhicule*	
01	- dont le châssis ou la structure autoportante n'est pas pourvu d'un numéro d'identification	1.000
02	- muni d'un numéro de châssis non réglementaire	1.000
03	- dont le numéro de châssis est frappé en un endroit non réglementaire ou par une personne non autorisée	1.000
04	- dont l'aménagement entrave la visibilité du numéro de châssis	1.000
05	absence d'indication ou indication incorrecte du numéro de châssis sur les documents servant à l'immatriculation du véhicule	1.000
	Usage d'un motorcycle**	
06	- dont le châssis ou la structure autoportante n'est pas pourvu d'un numéro d'identification	1.000
07	- muni d'un numéro de châssis non réglementaire	1.000
08	- dont le numéro de châssis est frappé en un endroit non réglementaire ou par une personne non autorisée	1.000
09	- dont le numéro de châssis n'est pas repris ou n'est pas correctement repris dans les documents servant à l'immatriculation du véhicule	1.000

2. La rubrique 49ter est assortie de deux notes en bas de page, libellées comme suit:

- «* Les présentes dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} octobre 1971
- ** Les présentes dispositions ne sont pas applicables aux motocycles et aux motocoupés y assimilés, immatriculés pour la première fois avant le 26 novembre 1975».

XV. La partie A du catalogue modifié des avertissements taxés est complétée in fine par le texte suivant:

«174	///	
175	///	
176	///	
01	conduite d'un train routier considéré conforme à l'article 4, alinéa 4 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité qui dépasse une longueur de 18 m	1.500
177	///	»

Article B

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Force Publique et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le 1^{er} octobre 1992.

Le Ministre des Transports,
Robert Goebbels

Château de Berg, le 2 septembre 1992.
Jean

Le Ministre de la Force Publique,
Jacques F. Poos

Le Ministre de la Justice,
Marc Fischbach