

Lorsque le véhicule ne fait l'objet d'aucune franchise en matière de droits de douane ou de T.V.A., le bénéfice d'une immatriculation temporaire est accordé pour une période de six mois maximum, sans prolongation possible. En outre, le véhicule ne peut être mis à la disposition, par louage ou toute convention similaire, d'une personne physique qui réside en Belgique ou d'une personne morale qui y a son siège social;"

3° Le point 10.3.2. est remplacé par la disposition suivante :

"10.3.2. Le certificat d'immatriculation temporaire est pourvu d'une mention spéciale se rapportant au statut fiscal du véhicule concerné lorsque ce dernier fait l'objet d'une franchise en matière de droits de douane ou de T.V.A.

Si le véhicule ne fait pas l'objet d'une telle franchise ou si la durée de cette franchise est indéterminée, le certificat d'immatriculation comportera une mention au sujet de la durée de validité du certificat d'assurance couvrant la responsabilité civile pour le véhicule immatriculé, conformément aux dispositions de l'article 4, point 4.3.1.4."

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du premier mois qui suit celui au cours duquel il aura été publié au *Moniteur belge*.

Art. 4. Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 7 avril 1995.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques,

E. DI RUPO

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

Wanneer het voertuig niet het voorwerp uitmaakt van enige vrijstelling inzake douanerechten of B.T.W., wordt een tijdelijke inschrijving toegestaan voor een niet verlengbare periode van ten hoogste zes maanden. Bovendien mag het voertuig niet bij wege van huur of elke gelijksoortige overeenkomst ter beschikking gesteld worden van een natuurlijke persoon die in België verblijft of van een rechtspersoon die er zijn zetel heeft;"

3° Punt 10.3.2. wordt door de volgende bepaling vervangen .

"10.3.2. Het tijdelijke inschrijvingsbewijs is voorzien van een bijzondere vermelding inzake het fiscaal statuut van het betrokken voertuig, wanneer dit laatste het voorwerp uitmaakt van een vrijstelling inzake douanerechten of B.T.W.

Indien het voertuig niet het voorwerp van dergelijke vrijstelling uitmaakt of indien deze vrijstelling van onbepaalde duur is, wordt op het inschrijvingsbewijs een vermelding aangebracht inzake de geldigheidsduur van het verzekeringsbewijs dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor het ingeschreven voertuig dekt, overeenkomstig de bepalingen van artikel 4, punt 4.3.1.4."

Art. 3. Dit besluit treedt in werking de eerste dag van de eerste maand volgend op die gedurende welke het in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Art. 4. Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Financiën zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 7 april 1995.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

E. DI RUPO

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

F. 95 — 1550

10 AVRIL 1995. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne, signé à Rome le 25 mars 1957 et approuvé par la loi du 2 décembre 1957;

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, notamment l'article 1er, modifié par la loi du 18 juillet 1990;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié par les arrêtés royaux des 14 juin 1968, 4 août 1968, 5 janvier 1970, 14 janvier 1971, 9 août 1971, 29 mars 1974, 14 mai 1975, 21 août 1975, 12 décembre 1975, 11 août 1976, 11 mars 1977, 1er mars 1978, 2 mars 1979, 21 décembre 1979, 28 février 1980, 10 décembre 1980, 26 février 1981, 3 août 1981, 28 septembre 1981, 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 21 mai 1987, 9 mai 1988, 17 janvier 1989, 22 mai 1989, 19 juin 1989, 9 avril 1990, 14 décembre 1990, 21 février 1991, 12 décembre 1991, 20 juillet 1993, 17 février 1995 et 15 mars 1995;

N. 95 — 1550

10 APRIL 1995. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Verdrag van de Europese Economische Gemeenschap, ondertekend te Rome op 25 maart 1957 en goedgekeurd bij de wet van 2 december 1957;

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 juni 1968, 4 augustus 1968, 5 januari 1970, 14 januari 1971, 9 augustus 1971, 29 maart 1974, 14 mei 1975, 21 augustus 1975, 12 december 1975, 11 augustus 1976, 11 maart 1977, 1 maart 1978, 2 maart 1979, 21 december 1979, 28 februari 1980, 10 december 1980, 26 februari 1981, 3 augustus 1981, 28 september 1981, 16 november 1984, 13 september 1985, 21 mei 1987, 9 mei 1988, 17 januari 1989, 22 mei 1989, 19 juni 1989, 9 april 1990, 14 december 1990, 21 februari 1991, 12 december 1991, 20 juli 1993, 17 februari 1995 en 15 maart 1995;

Vu les avis de la commission consultative administration-industrie, donnés le 25 mars 1992 et le 28 mars 1995;

Considérant qu'il a été satisfait aux dispositions de l'article 8 de la Directive 83/189/CEE du Conseil des Communautés européennes du 28 mars 1983, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques;

Considérant que les Gouvernements régionaux ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 4 juillet 1989.

Vu l'urgence;

Considérant la nécessité d'adapter sans autre retard la réglementation belge à l'évolution des vitesses maximales nominales par construction des véhicules automobiles lents;

Considérant en outre la nécessité de mettre rapidement à jour la liste des véhicules autorisés comme prioritaires, du fait que de nombreux abus ont récemment été décelés par les forces de l'ordre;

Considérant enfin la nécessité de rectifier d'urgence le libellé du point 3.1. de l'article 77 de l'arrêté royal précité du 15 mars 1968, afin d'éviter toute interprétation erronée de la notion de mise en service à l'état neuf;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques.

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. A l'article 1er de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 17 janvier 1989, sont apportées les modifications suivantes :

A. Au § 2, point 15.1, le nombre "30" est remplacé par "40".

B. Au § 2, point 16, les alinéas 2 et 3 sont remplacés par les alinéas suivants :

"La présente définition ne s'applique qu'aux tracteurs montés sur pneumatiques, ayant deux essieux et une vitesse maximale nominale par construction comprise entre 6 et 40 km/h + 4 km/h.

Pour les véhicules déjà en circulation à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, la vitesse maximale en palier, par construction et d'origine, peut être soit 25 + 5 km/h, soit 30 + 3 km/h."

Art. 2. A l'article 28 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 septembre 1991, sont apportées les modifications suivantes :

A. Au § 2, 1°, c), le point 4 est remplacé par la disposition suivante :

"4 Les véhicules des services de police et de gendarmerie, les véhicules non banalisés du service du contrôle routier de l'Administration du Transport terrestre, les véhicules non banalisés de l'Administration des Douanes et Accises désignés par le Ministre des Finances, les véhicules non banalisés de la police militaire et des services d'enlèvement et de destruction des engins explosifs désignés par le Ministre de la Défense nationale, les ambulances, les véhicules d'intervention médicale urgente du service 100, les véhicules de lutte contre l'incendie, les véhicules de la Protection civile, les véhicules de secours de la Société nationale des Chemins de fer belges, les véhicules de secours en cas d'incident grave occasionné par l'eau, le gaz, l'électricité ou des matières radioactives, peuvent être munis à l'avant ou sur le toit d'un ou plusieurs feux bleus clignotants.

A titre exceptionnel, le Ministre des Communications peut autoriser d'autres véhicules affectés à un service public, à être munis à l'avant ou sur le toit d'un ou plusieurs feux bleus clignotants."

B. Au § 3, 2°, le point 1 est remplacé par la disposition suivante :

"1 Feu-route.

Les feu-route sont facultatifs sur les véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h."

Gelet op de adviezen van de raadgevende commissie administratie-nijverheid, gegeven op 25 maart 1992 en 28 maart 1995;

Overwegende dat er voldaan is aan de bepalingen van artikel 8 van Richtlijn 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften;

Overwegende dat de Gewestregeringen zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit.

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1989;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende de noodzaak om zonder verder verwijl de Belgische reglementering aan te passen aan de evolutie van de door constructie bepaalde nominale maximumsnelheden van de auto's voor traag vervoer;

Overwegende bovendien de noodzaak om de lijst van de als prioritair toegelaten voertuigen snel bij te werken, omdat talrijke misbruiken onlangs door de ordediensten werden vastgesteld;

Overwegende tenslotte de noodzaak de formulering van punt 3.1. van artikel 77 van bovengenoemd koninklijk besluit van 15 maart 1968 dringend te rectificeren, om elke verkeerde interpretatie van het begrip als nieuw in dienst gesteld te vermijden;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven.

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 januari 1989, worden de volgende wijzigingen aangebracht.

A. In § 2, punt 15.1, wordt het getal "30" vervangen door "40".

B. In § 2, punt 16, worden het tweede en derde lid vervangen door de volgende leden :

"Deze omschrijving geldt slechts voor trekkers gemonteerd op luchtbanden, met twee assen en met een door constructie bepaalde nominale maximumsnelheid begrepen tussen 6 en 40 km/h + 4 km/h.

Voor de voertuigen reeds in het verkeer op de datum van inwerkingtreding van dit Besluit, mag de maximumsnelheid op nagenoeg horizontale wegen, door constructie en oorsprong, hetzij 25 + 5 km/h, hetzij 30 + 3 km/h zijn."

Art. 2. In artikel 28 van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 23 september 1991, worden de volgende wijzigingen aangebracht.

A. In § 2, 1°, c), wordt punt 4 vervangen door de volgende bepaling :

"4. De voertuigen van de politie- en rijkswachtdiensten, de niet gebanaliseerde voertuigen van de dienst wegcontrole van het Bestuur van het Vervoer te Land, de niet gebanaliseerde voertuigen van de Administratie der Douane en Accijnzen aangeduid door de Minister van Financiën, de niet gebanaliseerde voertuigen van de militaire politie en van de diensten voor het ophalen en vernietigen van explosieven aangeduid door de Minister van Landsverdediging, de ziekenauto's, de voertuigen voor dringende medische interventie van de dienst 100, de brandweervoertuigen, de voertuigen van de Civiele Bescherming, de voertuigen voor hulpverlening van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de voertuigen voor hulpverlening bij ernstig incident veroorzaakt door water, gas, elektriciteit of radioactieve stoffen, mogen vooraan of op het dak één of meer blauwe knipperlichten voeren.

Bij wijze van uitzondering kan de Minister van Verkeerswezen de toelating verlenen om andere voertuigen, bestemd voor een openbare dienst, vooraan of op het dak uit te rusten met één of meerdere blauwe knipperlichten."

B. In § 3, 2°, wordt punt 1 vervangen door de volgende bepaling :

"1. Grootlicht.

De grootlichten zijn niet verplicht op de voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid niet hoger is dan 30 km/h."

C. Au § 3, 2°, le point 6 est remplacé par la disposition suivante :

"6. Feu-stop.

Ils doivent s'allumer lorsque le frein de service est mis en action.

Les feux-stop sont facultatifs sur les véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h. Toutefois, si ces véhicules en sont équipés, la hauteur maximale des feux-stop peut être de 190 cm."

Art. 3. A l'article 32bis du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 septembre 1991, le point 5.2. est remplacé par la disposition suivante :

"5.2. Masses.

Les masses maximales autorisées des véhicules agricoles sont celles prévues au § 3 du présent article.

Toutefois, la masse maximale autorisée des remorques agricoles équipées d'un frein de service hydraulique, peut s'élever à 22 000 kg, avec un maximum sous les essieux de 20 000 kg.

Pour les remorques visées à l'article 2, § 2, 9° et 10° du présent arrêté, la masse maximale ne peut dépasser 8 000 kg."

Art. 4. A l'article 43 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 19 juin 1989, sont apportées les modifications suivantes.

A. Au § 1er, le deuxième alinéa est remplacé par l'alinéa suivant :

"Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h."

B. Au § 2, le 3° est remplacé par la disposition suivante :

"3° Les véhicules des services de police et de gendarmerie, les véhicules non banalisés du service du contrôle routier de l'Administration du Transport terrestre, les véhicules non banalisés de l'Administration des Douanes et Accises désignés par le Ministre des Finances, les véhicules non banalisés de la police militaire et des services d'enlèvement et de destruction des engins explosifs désignés par le Ministre de la Défense nationale, les ambulances, les véhicules d'intervention médicale urgente du service 100, les véhicules de lutte contre l'incendie, les véhicules de la Protection civile, les véhicules de secours de la Société nationale des Chemins de fer belges, les véhicules de secours en cas d'incident grave occasionné par l'eau, le gaz, l'électricité ou des matières radioactives, peuvent être munis d'un avertisseur sonore spécial. A titre exceptionnel, le Ministre des Communications peut autoriser d'autres véhicules affectés à un service spécial, à être munis d'un avertisseur sonore spécial."

Art. 5. Dans l'article 44 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 décembre 1975, le dernier alinéa du § 2 est remplacé par l'alinéa suivant :

"Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h."

Art. 6. Dans l'article 45 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 19 juin 1989, la première phrase du § 2 est remplacée par la phrase suivante :

"§ 2. Toutefois, les véhicules automobiles lents, dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h, ne doivent pas être munis du dispositif de freinage de secours."

Art. 7. A l'article 46 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 décembre 1975, sont apportées les modifications suivantes.

A. Au § 1er, le 1° est remplacé par la disposition suivante :

"1° L'efficacité du dispositif de freinage de service des véhicules automobiles doit être telle que, sur une route quasi horizontale et sèche, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue, les freins étant à froid et le moteur débrayé, ne soit jamais inférieure, quelles que soient les conditions de charge ou de vitesse, à :

a) 5 m/sec², lorsqu'il s'agit d'autobus et d'autocars;

b) 5,8 m/sec², lorsqu'il s'agit de voitures, voitures mixtes et minibus;

C. In § 3, 2°, wordt punt 6 vervangen door de volgende bepaling :

"6. Stoplicht.

Zij moeten gaan branden bij het in werking stellen van de bedrijfsrem.

De stoplichten zijn niet verplicht op de voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid niet hoger is dan 30 km/h. Indien zij er echter wel mee uitgerust zijn, mag de maximale hoogte van de stoplichten 190 cm bedragen."

Art. 3. In artikel 32bis van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 23 september 1991, wordt punt 5.2. vervangen door de volgende bepaling :

"5.2. Massa's.

De maximale toegelaten massa's van de landbouwvoertuigen zijn deze, vastgesteld in § 3 van dit artikel.

Nochtans mag de maximale toegelaten massa van de landbouwaanhangwagens, uitgerust met een hydraulische bedrijfsrem, 22 000 kg bedragen, met een maximum onder de assen van 20 000 kg.

Voor de landbouwaanhangwagens, bedoeld in artikel 2, § 2, 9° en 10° van dit besluit, mag de maximale massa niet meer dan 8 000 kg bedragen."

Art. 4. In artikel 43 van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 juni 1989, worden de volgende wijzigingen aangebracht.

A. In § 1 wordt het tweede lid vervangen door het volgende lid :

"Deze bepaling is niet van toepassing op de voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid niet hoger is dan 30 km/h."

B. In § 2 wordt de 3° vervangen door de volgende bepaling :

"3° De voertuigen van de politie- en rijkswachtdiensten, de niet gebanaliseerde voertuigen van de dienst wegcontrole van het Bestuur van het Vervoer te Land, de niet gebanaliseerde voertuigen van de Administratie der Douane en Accijnzen aangeduid door de Minister van Financiën, de niet gebanaliseerde voertuigen van de militaire politie en van de diensten voor het ophalen en vernietigen van explosieven aangeduid door de Minister van Landsverdediging, de ziekenauto's, de voertuigen voor dringende medische interventie van de dienst 100, de brandweer-voertuigen, de voertuigen van de Civiele Bescherming, de voertuigen voor hulpverlening van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de voertuigen voor hulpverlening bij ernstig incident veroorzaakt door water, gas, elektriciteit of radioactieve stoffen, mogen van een speciale geluidshoorn voorzien zijn. Bij wijze van uitzondering kan de Minister van Verkeerswezen de toelating verlenen om andere voertuigen, bestemd voor een openbare dienst, van een speciale geluidshoorn te voorzien."

Art. 5. In artikel 44 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 december 1975, wordt het laatste lid van § 2 vervangen door het volgende lid :

"Deze bepaling is niet van toepassing op de voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid niet hoger is dan 30 km/h."

Art. 6. In artikel 45 van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 juni 1989, wordt de eerste zin van § 2 vervangen door de volgende zin :

"§ 2. De auto's voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid niet hoger is dan 30 km/h moeten evenwel niet voorzien zijn van de noodremrichting."

Art. 7. In artikel 46 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 december 1975, worden de volgende wijzigingen aangebracht.

A. In § 1 wordt de 1° vervangen door de volgende bepaling

"1° De werking van de bedrijfsremrichting van de auto's moet zodanig zijn dat, op een nagenoeg horizontale en droge weg, de gemiddelde remvertraging bij koude remmen en ontkoppelde motor, ongeacht belastingstoestand of snelheid, nooit minder bedraagt dan

a) 5 m/sec², bij autobussen en autocars;

b) 5,8 m/sec², bij personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen;

c) 4,4 m/sec², lorsqu'il s'agit d'un véhicule autre que ceux visés aux a) et b) ci-avant et au d) et e) ci-après;

d) 3m/sec², lorsqu'il s'agit d'un véhicule lent dont la vitesse maximale est supérieure à 30 km/h;

e) 2,5 m/sec², lorsqu'il s'agit d'un véhicule lent dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h."

B. Au § 1er, le 3° est remplacé par la disposition suivante :

"3° Les valeurs prescrites au 1° sont respectivement de 5,5 m/sec², 6,5 m/sec², 5m/sec², 3,3 m/sec² et 2,7 m/sec² au cours des essais de freinage effectués lors de l'inspection automobile faite par les organismes agréés à cette fin, lorsqu'il s'agit de véhicules dont la tare ne dépasse pas 80 % de leur masse maximale autorisée."

Art. 8. A l'article 47 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 19 juin 1989, sont apportées les modifications suivantes.

A. Au § 1er, le point 1 est remplacé par la disposition suivante :

"1 d'un dispositif de freinage de service conçu et réalisé de manière telle que le conducteur du véhicule tracteur auquel la remorque est accouplée, puisse de son siège au moyen de ce dispositif, sans lever les mains du volant de direction, contrôler le mouvement de la remorque et l'arrêter de façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité sur laquelle la remorque se trouve.

Son action doit être modérée.

Le dispositif de freinage de service du type dit par inertie, c'est-à-dire utilisant des forces provoquées par le rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur, n'est admis que sur les remorques, à l'exclusion des semi-remorques, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg. Pour les véhicules lents, la masse maximale autorisée ne peut être supérieure à 8 000 kg.

Lorsque, afin de permettre la marche arrière du train, une remorque est équipée d'un dispositif permettant la mise hors service du frein de service du type dit par inertie, ce dispositif doit être conçu et réalisé de telle façon que cette mise hors service prenne automatiquement fin dès que le véhicule reprend sa marche normale.

Pour les véhicules équipés d'un dispositif de freinage de service qui n'est pas du type dit par inertie, le dispositif de freinage de service doit être actionné à la fois :

a) par la commande du dispositif de freinage de service du véhicule tracteur;

b) directement ou indirectement par la commande du dispositif de freinage de secours du véhicule tracteur."

B. Au § 3, alinéa 1er, les mots "dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h" sont insérés entre les mots "par des véhicules automobiles lents" et les mots ", peut ne comporter qu'un seul dispositif de freinage."

C. Au § 5, l'alinéa 1er et le point 1 sont remplacés par les dispositions suivantes

"§ 5. Pour le freinage des remorques dont la masse maximale autorisée n'excède pas 16.000 kg et qui sont tirées exclusivement par des véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h, il peut être fait usage de l'énergie hydraulique du véhicule tracteur si les conditions suivantes sont remplies :

1 Le conducteur du véhicule tracteur, auquel la remorque est accouplée, doit pouvoir actionner depuis son siège le frein de service au moyen d'un organe de commande réglable de telle manière que le mouvement du véhicule puisse être contrôlé d'une manière sûre, rapide et efficace jusqu'à l'arrêt complet, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité sur laquelle le véhicule se trouve.

Le frein de service de la remorque peut être actionné par une autre commande que celle du véhicule tracteur, à condition que celle-ci ne se trouve pas en arrière du siège du conducteur du véhicule tracteur et que le conducteur puisse l'actionner pendant que le véhicule est en mouvement depuis son siège sans lever les mains du volant de direction."

c) 4,4 m/sec², wanneer het om andere voertuigen gaat dan die welke in a) en b) hierboven en in d) en e) hierna zijn aangegeven;

d) 3 m/sec² bij voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid hoger is dan 30 km/h;

e) 2,5 m/sec² bij voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid niet hoger is dan 30 km/h."

B. In § 1 wordt de 3° vervangen door de volgende bepaling :

"3° De in 1° voorgeschreven waarden bedragen respectievelijk 5,5 m/sec², 6,5 m/sec², 5m/sec², 3,3 m/sec² et 2,7 m/sec² tijdens de remproeven die ter gelegenheid van de automobielsinspectie door de hiervoor erkende instellingen worden uitgevoerd wanneer het om voertuigen gaat waarvan de eigen massa niet meer bedraagt dan 80 % van hun maximale toegelaten massa."

Art. 8. In artikel 47 van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 juni 1989, worden de volgende wijzigingen aangebracht.

A. In § 1, wordt punt 1 vervangen door de volgende bepaling :

"1. van een bedrijfsreminrichting, zodanig opgevat en uitgevoerd, dat de bestuurder van het trekkend voertuig waaraan de aanhangwagen gekoppeld is, vanaf zijn zitplaats en zonder het stuurwiel los te laten, met de inrichting de beweging van het voertuig kan beheersen en dit laatste op een veilige, snelle en doelmatige wijze tot stilstand kan brengen, ongeacht de snelheid en de lading en ongeacht de helling waarop het voertuig zich bevindt.

De werking ervan moet regelbaar zijn.

De bedrijfsreminrichting van het oplooptype, zijnde deze die de krachten benut die ontstaan doordat de aanhangwagen het trekkend voertuig nadert, is slechts toegelaten op aanhangwagens, met uitzondering van de opleggers, waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 3 500 kg bedraagt. Bij de voertuigen voor traag vervoer mag de maximale toegelaten massa niet meer dan 8 000 kg bedragen.

Wanneer om het achteruitrijden van de sleep toe te laten een aanhangwagen uitgerust is met een inrichting waardoor de bedrijfsrem van het oplooptype buiten werking kan worden gesteld, moet deze inrichting zodanig zijn opgevat en uitgevoerd dat bij het vooruitbewegen van het voertuig de rem in bedrijfsvaardige toestand terugkeert.

Bij voertuigen met een bedrijfsreminrichting die niet van het oplooptype is moet de bedrijfsreminrichting tegelijkertijd worden bediend :

a) door middel van het bedieningsorgaan van de bedrijfsreminrichting van het trekkend voertuig;

b) rechtstreeks of onrechtstreeks door middel van de noodrem-inrichting van het trekkend voertuig."

B. In § 3, eerste lid, worden tussen de woorden "door auto's voor traag vervoer" en de woorden ", mag uit één enkele reminrichting bestaan" de woorden "waarvan de maximumsnelheid niet hoger is dan 30 km/h" ingevoegd.

C. In § 5 worden het eerste lid en punt 1 vervangen door de volgende bepalingen :

"§ 5. Voor het remmen van de aanhangwagens met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 16.000 kg die uitsluitend getrokken worden door voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid niet hoger is dan 30 km/h, mag gebruik gemaakt worden van de hydraulische energie van het trekkend voertuig indien aan volgende eisen wordt voldaan :

1 De bestuurder van het trekkend voertuig, waaraan de aanhangwagen gekoppeld is, moet de bedrijfsreminrichting vanaf zijn zitplaats zodanig in werking kunnen stellen met een regelbaar bedieningsorgaan dat de beweging van het voertuig tot bij volledige stilstand op een veilige, snelle en doelmatige wijze kan worden beheerst, ongeacht de snelheid en de lading en ongeacht de helling waarop het voertuig zich bevindt.

De bedrijfsreminrichting van de aanhangwagen mag worden bediend door een ander bedieningsorgaan dan dat van de bedrijfsreminrichting van het trekkend voertuig op voorwaarde dat het niet achter de bestuurderszitplaats van het trekkend voertuig gelegen is en dat de bestuurder het tijdens de beweging van het voertuig vanaf zijn zitplaats kan bedienen zonder het stuurwiel los te laten."

Art. 9. A l'article 51 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 décembre 1975, le § 3 est remplacé par la disposition suivante :

"§ 3. Prescriptions spéciales pour les véhicules lents.

1. Le dispositif de freinage de service, pour les véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h et leurs remorques, doit agir sur les essieux qui supportent ensemble au moins 50 % de la masse maximale autorisée sous les essieux.

De plus, pour ces véhicules, la commande assurant la mise en action du dispositif de freinage de stationnement, peut ne pas être indépendante de celle assurant la mise en action du dispositif de freinage de service.

2. Le dispositif de freinage de service des véhicules lents dont la vitesse maximale est supérieure à 30 km/h et de leurs remorques doit agir sur les essieux qui supportent ensemble au moins 65 % de la masse maximale autorisée sous les essieux.

3. Si les surfaces de freinage du frein de service sont fixées sur un essieu moteur et qu'un autre essieu moteur est freiné par l'accouplement de cet essieu, celui-ci peut être désaccouplable à condition qu'il soit accouplé automatiquement à la commande du frein de service ou en cas de défaillance de la commande de l'accouplement."

Art. 10. Dans l'article 77 du même arrêté, réinséré par l'arrêté royal du 17 février 1995 et modifié par l'arrêté royal du 15 mars 1995, le point 3.1. est remplacé par la disposition suivante :

"3.1. Les véhicules mis en service à l'état neuf à partir du 1er janvier 1988 sont soumis aux dispositions des points 1 et 2 selon le calendrier suivant :

3.1.1. au 1er mars 1995, pour les véhicules affectés au transport international;

3.1.2. au 1er janvier 1996, pour les véhicules affectés exclusivement au transport national."

Art. 11. Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du premier mois qui suit celui au cours duquel il aura été publié au *Moniteur belge*.

Art. 12. Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 10 avril 1995.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques,

E. DI RUPO

Art. 9. In artikel 51 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 december 1975, wordt § 3 vervangen door de volgende bepaling :

"§ 3. Bijzondere bepalingen voor de voertuigen voor traag vervoer.

1. De bedrijfsreminrichting van voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid niet hoger is dan 30 km/h en hun aanhangwagens moet werken op assen die samen ten minste 50 % van de maximale toegelaten massa onder de assen dragen.

Bovendien mag voor deze voertuigen het bedieningsorgaan waarmee de parkeerreminrichting in werking wordt gesteld, niet onafhankelijk zijn van dat waarmee de bedrijfsreminrichting in werking wordt gesteld.

2. De bedrijfsreminrichting van voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid hoger is dan 30 km/u en van hun aanhangwagens moet werken op assen die samen ten minste 65 % van de maximale toegelaten massa onder de assen dragen.

3. Indien de remoppervlakken van de bedrijfsrem bevestigd zijn op een aangedreven as en een andere aangedreven as geremd wordt door het koppelen ervan, mag deze as afkoppelbaar zijn op voorwaarde dat hij automatisch gekoppeld wordt bij de bediening van de bedrijfsrem of bij een storing in de bediening van het koppelmechanisme."

Art. 10. In artikel 77 van hetzelfde besluit, opnieuw ingevoegd door het koninklijk besluit van 17 februari 1995 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 maart 1995, wordt het punt 3.1. vervangen door de volgende bepaling :

"3.1. De voertuigen als nieuw in dienst gesteld vanaf 1 januari 1988 zijn onderworpen aan de bepalingen van punten 1 en 2 volgens de volgende kalender :

3.1.1. op 1 maart 1995, voor de voertuigen bestemd voor internationaal vervoer,

3.1.2. op 1 januari 1996, voor de voertuigen uitsluitend bestemd voor nationaal vervoer."

Art. 11. Dit besluit treedt in werking de eerste dag van de eerste maand volgend op die gedurende welke het in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Art. 12. Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 10 april 1995.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

E. DI RUPO

MINISTÈRE DES CLASSES MOYENNES ET DE L'AGRICULTURE

F. 95 — 1551

27 MARS 1995. — Arrêté royal autorisant l'Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants à engager en 1995 des personnes sous le régime du contrat de travail en vue de répondre à des besoins exceptionnels et temporaires en personnel

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 22 juillet 1993 portant certaines mesures en matière de fonction publique, notamment l'article 4 et les articles 13 et 14, modifiés par la loi du 21 décembre 1994 portant des dispositions sociales et diverses;

Vu l'arrêté royal du 18 novembre 1991 fixant les conditions d'engagement par contrat de travail dans certains services publics;

Vu l'arrêté royal du 3 novembre 1993 portant les mesures d'exécution relatives à la mobilité du personnel de certains services publics, notamment l'article 17;

MINISTERIE VAN MIDDENSTAND EN LANDBOUW

N. 95 — 1551

27 MAART 1995. — Koninklijk besluit waarbij het Rijksinstituut voor de sociale verzekeringen der zelfstandigen gemachtigd wordt om in 1995 personen onder het stelsel van een arbeidsovereenkomst in dienst te nemen om te voldoen aan uitzonderlijke en tijdelijke personeelsbehoeften

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 22 juli 1993 houdende bepaalde maatregelen inzake ambtenarenzaken, inzonderheid op artikel 4 en de artikelen 13 en 14, gewijzigd bij de wet van 21 december 1994 houdende sociale en diverse bepalingen;

Gelet op het koninklijk besluit van 18 november 1991 tot vaststelling van de voorwaarden voor de indienstneming bij arbeidsovereenkomst in sommige overheidsdiensten;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 november 1993 houdende uitvoeringsmaatregelen betreffende de mobiliteit van het personeel van sommige overheidsdiensten, inzonderheid op artikel 17;